

新世紀GPX  
CYBER FORMULA  
サイバーフォーミュラ

新世紀GPX CYBER FORMULA

# サイバーフォーミュラ大全

~Historical Records~ 2



定価：(本体 2,600 円+税)

発行：エムディエヌコーポレーション

発売：インプレスコミュニケーションズ

Cサンライズ

ISBN978-4-8443-5912-8

C0076 ¥2600E



9784844359128



1920076026003







新世紀 GPX CYBER FORMULA

# サイバーフォーミュラ大全

~Historical Records~ 2



定価：(本体 2,600 円+税)

発行：エムティエヌコーポレーション

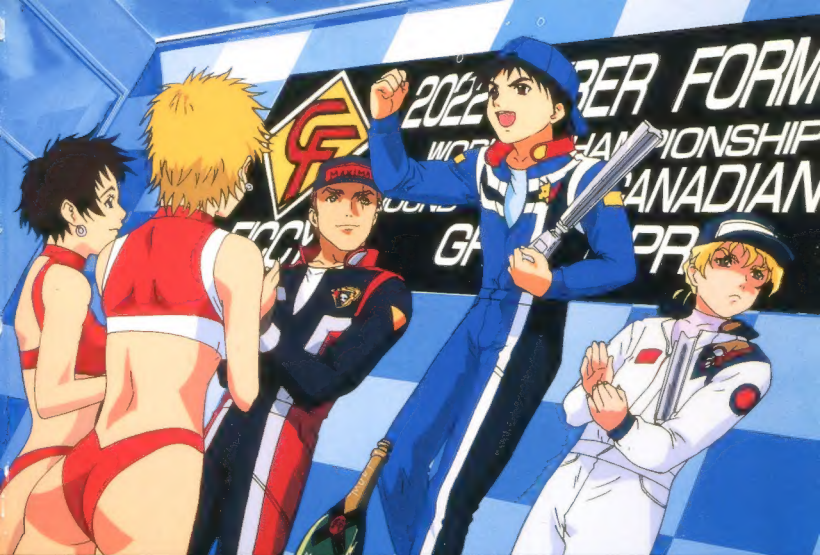
発売：インプレスコミュニケーションズ

©サンライズ









**FUTURE  
GRAND PRIX  
CYBERFORMULA**

**GRAND PRIX BOOK2**

サイバーフォーミュラ 2 大全

Historical Records



## Historical Recordsとは

2006年の第1回大会開始以来、さまざまなドラマが繰り返されてきたサイバーフォーミュラグランプリ（CFGPX）。本書では、日本人として始めてワールドチャンピオンとなり、ダブルワン2回という快挙を成し遂げた風見ハヤトのデビュー一年、2015年第10回大会からブリード加賀との激しい戦いが繰り返された2022年第17回大会までを中心に、レースや各コンストラクター・マシンについて紹介していく。





# CONTENTS

## ●2024 Season Machine & Characters 4

### ●CFGPXとは 8

### ●Memory of GPX 11

・新世紀GPXサイバーフォーミュラ	12
全日本選手権	13
第10回大会 (2015年)	14
・新世紀GPXサイバーフォーミュラ11	20
第11回大会 (2016年)	22
・新世紀GPXサイバーフォーミュラZERO	26
第12回大会 (2017年)	28
第13回大会 (2018年)	29
・新世紀GPXサイバーフォーミュラSAGA	34
第14回大会 (2019年)	36
第15回大会 (2020年)	37
・新世紀GPXサイバーフォーミュラSIN	42
第16回大会 (2021年)	44
第17回大会 (2022年)	45
・サーキットを彩る女性たち	48

### ●ALL ABOUT CFGPX 49

・CFマシンのテクノロジー	50
・CFマシンの明日を支えるパドック	54
・大会中のわが家モーターホーム	56
・CF以外にもこんなレースが	58
・サイバー世界の車たち	60
・各国サーキットとグランプリ事情	61
アフリカGP	62
アメリカGP	64
イギリスGP	66
イタリアGP	68
オーストラリアGP	69
カナダGP	70
スペインGP	72
中国GP	73
ドイツGP	74
日本GP	76
ノルウェーGP	79
ブラジルGP	80
フランスGP	81
ベルーGP	82

### ●History of GPX 83

## ●CONSTRUCTOR'S DATA 93

・河森正治CFマシンのデザインを切る!	90
・主要コンストラクターとマシンの紹介	94
スゴウ	95
アオイ	99
ユニオンセイバー	104
シュルトムツェンダー	106
ミッシングリンク	108
A-G-S	110
KAMスタンビード	110
フォロ-STAG	112
P.P.Pペラドンナ	113
アルバトロスD.D.T./シャルジュCF	114
ナリッシュXI/マクレガーケルン/S-G-M	115
P.O.L/セペナーJRT/ボルドーバイオレット/	
F・バンガード/コイヌールフォーミュラ	116

## ●PILOT PROFILE 119

嵐島ハヤト	118
加賀城太郎	120
新条直輝	122
カール・リヒター・フォン・ランドル	124
菅生修	126
ジャッキー・グーデリアン	127
フランツ・ハイネル	128
大友謙二/アンリ・クレイトー	129
フィル・フリッツ/エドリー・ブーツホルツ	130
ビタリア・ロベ/レオン・アンハート	131
日吉明/マリー・アルベルト・ルイザ	132
セラ・キャラガー/司馬誠一郎	133
三神刀真/神奈玲	134
アンドレア・ディビアーノ/マーク・フェルナンデス	135

・福田智CFマシンの動きの魅力を追求	134
・福田仁津央監督CF世界とライバル物語を語る!	138

# 2024 Season Machine & Characters

前人未到の三度ダブルワン  
獲得に挑戦する帝王



**Hayato Kazami**

TEAM:  
Sugo Grand Prix

MACHINE:  
V-Asuradall AKF-0/G II



**KARL  
LICHTER von  
RANDOLL**

TEAM:  
Union Saver

MACHINE:  
ISSUXARK  
00-X3 II



トップチームを率いる  
オーナードライバー

もうひとつのサイバーフォーミュラの世界、2006年発売ゲーム『Road to the Infinity 3』では、2024年シーズンが開幕。フリード加賀の引退を受け、2023年シーズンは再び風見ハヤトが優勝。そして始まる2024年第19回大会の行方は？ 新チームの参戦も決定し、ゲーム世界のサイバーフォーミュラも熱い！

ハイネル監督とともに  
ベテランの意地を見せるか

**JACKIE  
GUDELHIAN**

**FRANZ  
HEINEL**

TEAM :  
Stormzender

MACHINE :  
Spiegel  
HP-022



古巣に戻り武者修行の成果を発揮

**Naoki Shinjyo**

TEAM :  
Aoi ZIP Formula

MACHINE :  
AL-Zard NP-2





憧れの帝王に牙をむいた若き挑戦者

## Seiichiro Siva

TEAM:  
Aoi ZIP Formula

MACHINE:  
Exzard Z/A-11



CFへの復帰が期待される  
元ワールドチャンプ

## JOTARO KAGA

TEAM:  
Aoi ZIP Formula

MACHINE:  
Ogre  
AN-21



# New challengers come here!

## Phoenix Japan RC

CF参戦を表明しながら出場を断念したイギリスの旧レーシングチームを、日本の化粧品メーカー「フェニックス」が買収し親会社となった異色のチーム。アオイから技術提供を受けたか、基本設計が終了後であったためアトバンスドフェニックスは、フロントのみ新型可変シャーシ、リアの姿形は機械式となっている。

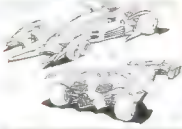


ゲームの中のCFGPXでは、2024年シーズンが開幕。今年には有力な2つの新チームが参戦し、昨年の覇者スコウとそのライバルアオイに対して激しく牙をむく!



## CF Ground D.E.V.

総合化学会社として名を馳せるカナダのグラント社。傘下に業績不振の横にいるアメリカの老舗自動車会社フェルナンドがあり、マシンの開発はここで行う。フェルナンドはアメリカレース界においては一目置かれる存在であり、ヨーロッパ圏内での販売促進のためにもCFでの勝利が急務とされている。







100 percent by H.E. WORKS

サイバーフォーミュラグランプリ

# CFGPXとは

伊とくちにモーターレースといふたは、F1（フォーミュラワン）を最高峰とする、シルエットフォーミュラによるスピードレース、世界ラリー選手権（WRC）を頂点とするラリーカーレース、レース参加を主目的とする2座席車両であるプロトタイプカーを用いたレース、NASCARに代表されるストックカーレースなど、数多くのカテゴリがあり、その中で発展を続けてきた。サイバーフォーミュラ（CF）は、これらのカテゴリレースを統合して誕生した新しいレース。最先端技術を駆使したハイテク

マシンからシャシー製作に、人工知能であるサイバースステム（GS）の助けを借りることにより、人間の限界を超える車体性能を可能とした新世代のレースの最高峰である。



20世紀にはモーターレースの頂点のひとつとして人気を求め、現在もファンの多いF1GPX。CFGPXは、さらに人気のモータースポーツとして、その地位を確立なものとしてきた。今では、F1からステップアップしてCFに参戦するドライバーも増えている。

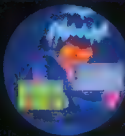


# サイバーシステム

## 人とマシンをむすびつける

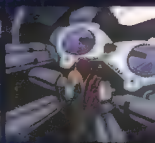
CFマシンのレギュレーションで欠かすことのできないシステム、それがサイバーシステム（CS）。CFマシンの制御・操縦は、すべてこのCSが担っており、アクセルやブレーキ、ステアリングといった人と車の間のインターフェイスは、すべてCSが中継している。この間に、人間が調整しなかった誤差などを修正することもCSの重要な働きとなっている。

CSの性能は各コンストラクターごとに異なっており、どこまでCSがドライバーによって支えられているかはドライバーによって変わってくる。



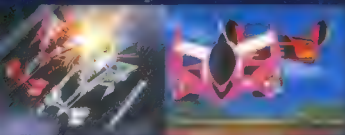
ドライバーによって、ドライバーの体感でチェックし、制御材料に調整を必要とするものも、またチューニングによる、制御への影響を完全にCSを通して行うマシンも登場している。

手触りするためのコンパクトに設計されたCS。操作性を重視した場合、CSは以前のものを更新することも多い。2015年の第10回大会最終戦では、スゴウがペナルティを課せられたことで、途中までCSが更新されたこと。



## 空中制御すら可能に

CFGPXでは、エフェクトファンなどの動作による片側走行や、ドリフトを使った大ジャンプといった大迫力のシーンもしばしば目にするが、ときにはCSが活躍している。最高速度が航空機に近い速度に達するCFマシンでは、姿勢制御が行われなければ大事故につながりかねない。CSは各マシンのファンやウィング、エアブレーキなどを制御することで、コントロールを失わないようにしている。



## 紙一重の接戦も演出するCS

自車と外部の間隔を、数センチ単位の車両感覚で推測できるCFのドライバーたち。CSはこれをさらに手助けしてくれ、ほぼ接触状態での競走もバリエーションが豊富に楽しめることもCFGPXの魅力となっている。また、ドリフトによるカニ走りや後輪車のラインをふさぐという、グラベル（未舗装路）でのラリーカーもかくやという激しいバトルも、制御システムで実現可能としたのもCSの功績だ。



ドライバーによって、ドライバーの体感でチェックし、制御材料に調整を必要とするものも、またチューニングによる、制御への影響を完全にCSを通して行うマシンも登場している。

## ブースト

近年のCFマシンはブーストによる加速で、600km/h近くまで最高速度が拡大している。水素エンジン搭載だけでなく、リニアモーターマシンもオーバーロードにより同等の加速を見せる現在、各マシンがブーストやエンジンなどレースの展開に貢献している。

水素エンジンのブーストとリニアモーターマシンもオーバーロードは、ほぼ同等の加速能力を持つ。加速性能ではオーバーロードがやや有利か。





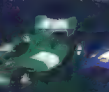
## さまざまなCFマシン

車体は自由なデザイン、内装も自由なマシンを思い描かれたCFマシン。その後もコースごとの得意不得手もあり、さまざまな形状のマシンが登場してきた。第11回大会以降オンロードのみになったことにより、次第にCFマシンタイプといふべき形が生まれつつある。ここ数年は、シルエッドフォーミュラタイプから変化した形状で、テクニカルサーキットを走るためのマシンが主流となり、多種多様なマシンが展開されている。

プロトタイプ  
レーシングタイプ



シルエット  
フォーミュラタイプ



ブルー・ブ  
タイプ



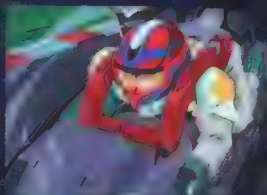
ロー・ロー  
タイプ



初期のCFGPXでは、ラリーカーが圧倒的に多かった時代も、またピックアップトラックなども登場した。現在もアパレルなどのレースでも、その個性が活かされている。



サーキットで多く見られるタイプも多く、中には、シルエットタイプのように、車体全体が、テクニカルサーキットで走るためのマシンとなっている。

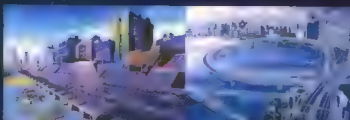
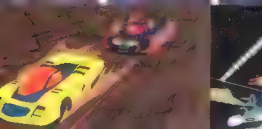


## レースコース

近年のレース、特にF1やオンロードレースとの差別化のため、初期のCFGPXでは、夜間レースや2ヒート制の過激なレースが多く開催された。安全性のため、次第に過激なコースは姿を消していくが、CFマシンならではのコースが使用されつつある。高速走行するCFGPXで使われるコースは、その性能を発揮できる直線を持つコースが多い。また人間だけでは走りぬくことが難しいコースレイアウトも多用されている。CFGPXのコースの特徴と魅力を、紹介する。

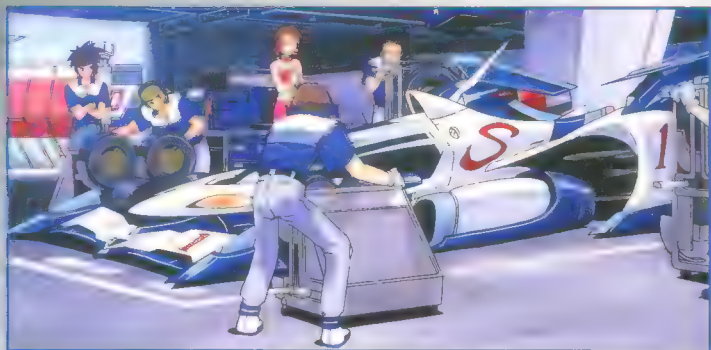


3台のマシンが走行することが可能な幅広いコースや、CSに挑戦するドーム内のテクニカルサーキット、選手は必死に戦う荒野でのレースなど、CFマシンの能力を引き出すコース設定が、多く行われている。



市街地や公道を使ったレースが多いこともCFGPXの特徴。実際に走るとわかるコースも、CFマシンならではの魅力がある。実際に走るとわかるコースは、CFGPXの人気を高めることに役立っている。

# MEMORY of GPX

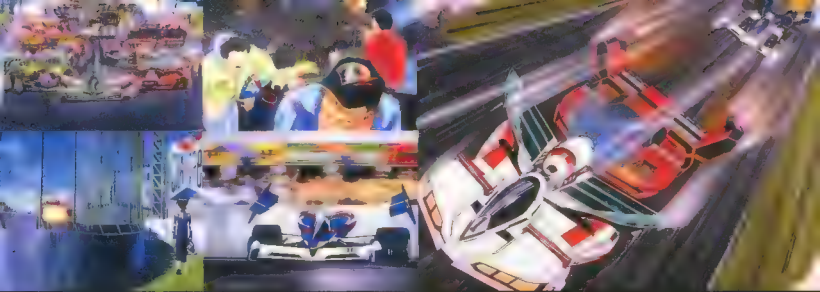


ワールドグランプリの記憶









# 新世纪GPX YBER FORMULA サイバーフォーミュラ

10th G.P.  
サイバーフォーミュラ第10回大会

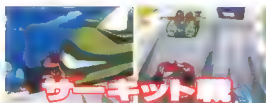
2015

サイバーフォーミュラ第10回大会は、その歴史を振り返り、その歴史にふさわしい一日が次々デビューした。まず、新しい走りを見せるユニオンセイバーのK.シュマッハ。おまけに3戦のみの登場だが、ファンの熱意に彼の名前に深く刻み込まれたはずだ。さらに、新戦日から同じユニオンで登場したK.L.ランドルは、たった一戦の攻撃でボールジョー（以下PP）を取ることで、「天才」「キーンツのアマデウス」と呼ばれる。このほか、新参者、ブリードと名乗った数々の新参者が登場。だがその新参者の中でも最も強く輝いたのは、新参者の中で最も少人数に属する、K.ジョーの登場だ。



# 風見ハヤト 鮮烈デビュー

# 全日本選手権



全日本選手権は、F1、トヨタが主催、アスカ、オノ、  
山口、ヤサキ、エイトで戦った。成績は、前者3名が1-2、トヨタ  
の77が優勝する。大会で日本のトヨタ、アスカ、ヤサキ  
は、自国選手に負けた。F1、トヨタが主催、アスカ、オノ、  
山口、ヤサキ、エイトで戦った。成績は、前者3名が1-2、トヨタ  
の77が優勝する。大会で日本のトヨタ、アスカ、ヤサキ

るトノイ 一 新条直輝(主自カ集まて、る 彼は主ロ  
Fで2年連続主ノイとな 名門Fオイロ ミュラで  
F参加する臨時の星た また、オノロ トノ電 と耳はる  
大友謙(主、主同時 ノーケバス) タカつち吾見 ヤトリ最  
年主トノイ 一と て合戦するも、技術は未熟で正途多難た

## 富士屋オリーブアイ

1 ADI FORMULA 14002388  
2 YUZASA LAI KANA 14802422  
3 SUGO ASURADA 14600661  
4 1460598

1 アオイ 2 湯沢ライカーナ 3 スゴウ  新冬直輝

新条がポールトゥウィンを決めて、期待通りの活躍をし、全日本GPへ胸を張めた。一方同じデビ1戦のハヤトは、予選25位と落選するも、1台が失格となって結局予選通過。決勝戦では1ホール手前で失神するか、堂々3位に入り、全日本GP行きとなる。

全日本グランプリ

1 新条直輝 2 大友讓二 3 風見ハヤト  J.クーデリアン

「第二次世界大戦で吉田中尉は、アメリカ人の  
E-10に乗って、空母の護衛手として全日本にPR活動する  
シ。中途半端な大空が怪しむ。甲、ちり、タイヤ等。  
イ、弱々しい人友とヤトリ密着。結句、カキ  
コを新人を含め日本人の独占することになった。」



三上ヨシ子で  
グーデリアンとハイネル重婚

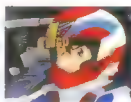


CYBER FORMULA  
Paddock  
News

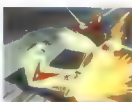
## 初参加のドライバー



## CF史上最年少選手



ゴール直前のバースト



# 第10回大会

オンオフ混成最終年  
2015シーズン開幕

ROUND 1 AMERICA GP

## 開幕戦はスゴウチーム宿願の地

1 K.シューマッハ 2 P.ロベ 3 J.クーテリアン 4 P.ロベ

ワ、リトランドオン、アは全10戦、その初戦、高低差の激しい、クラント  
キャンオンを舞台とする、アメリカGP、このレースは、アスラダの初戦、現監督の  
車田鈴一郎、風見九郎、菅生幸郎の3人が戦った場所でもある。途中、ア  
スラダ、この、その数回を、サトウ、教授、の、完走をめざす。たか、優勝  
候補で前年度、リトランドのP.ロベや期待の新人K.シューマッハの壁は厚い

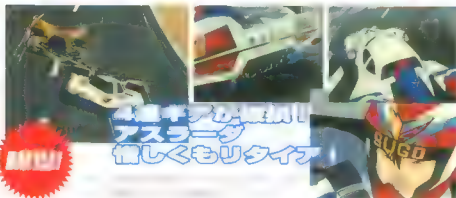


実際の候補のドライバー



実際の候補のドライバー

## 激走! アスラダCSX



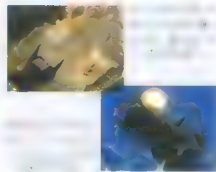
激走! アスラダCSX  
情しくもリタイア

ROUND 2 PERU GP

## ハヤトがレース中に失踪!?

1 P.ロベ 2 K.シューマッハ  
3 新条直輝 4 K.シューマッハ

第2戦はアンデス山脈を2日間かけて走り、  
過去3年間の完走率32%の耐久レース。ここ  
でハヤトと大友が谷底へ落ちてしまう。大友  
は救出されるも、ハヤトは、時局不明かつ  
たか、レースに復帰、5位を勝ち取った



海を走るアスラダCSX



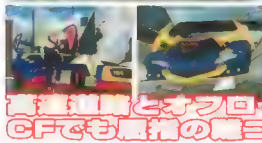
超音速の騎士登場



隠された素顔は?



ハヤトの初サイン



## ROUND3 BRAZIL GP

### 強豪のリタイアでハヤトが3位

1 F.ハインル 2 日吉明 3 風見ハヤト 4 J.グーデリアン

ブラジルGPの舞台は、直線的な高速道路をメインとした典型的な高速コース。スピン風が強いことでも有名だ。決勝戦では突然のスクールが降り出し、地元の強みか、ロベと日吉明が早々にタイヤを交換し、レースを優位に進めた。日吉はこのカウントで世界戦デビュー。予選も1位スタートと好調なレースも、マハ、ブーツホルツが接触してクラッシュ。優勝候補で好走していたロベや

グーデリアン、新条は次々エンジン不調でリタイアに。結局デビュー戦の日吉が堂々2位、牛若丸ハヤトは3位として初めての表彰台に立つこととなった。



## ROUND4 CANADA GP

### ニューエンジン搭載のアスラーダが予選で大破!

1 新条直輝 2 E. フォルソン 3 F.ハインル 4 P.ロベ

総合順位4位のハヤトは、1-エノンをアスラーダに頼んで第4戦の予選に挑む。しかし、身内に不幸があったためレ

ースはひりひりとした。1-エノンの手前まで進んでプースト加速。そのままコースアウトし、マシンは大破するもハヤトは無事だった。



## CYBER FORMULA PADDOCK NEWS

シューマツハの名言



ミッドランド・ラングチームの訃報



アスラーダの開発者死去







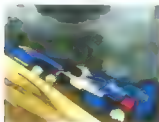
## 伝説の峰まわり！ スーパーアスラータ登場！！

ROUND5 ENGLAND GP



### 騎士が去って新星が飛翔する

① 風見ハヤト ② E. フーツホルツ ③ J. グーデリアン ④ 風見ハヤト



オフロードの戦い  
サイバー空間の圧せんリア

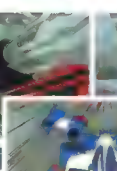
ROUND6 NORWAY GP



### サーキットのアマデウス登場！

① K.L.v. ランドル ② 風見ハヤト  
③ J. クーアノラン ④ K.L.v. ランドル

サイバーバイクで優勝した14歳の天才、K.L.v.ランドルがCFワールドGPXにデビュー。見事ボルトウウィンに輝く、新象は新車を駆使するも、水たまりでスピンレリタイヤ

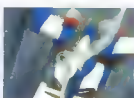


最年少優勝達成！

シューマッハはF1へ



お手柄スーパーアスラータ



ランドルの優勝宣言



アオイが誇る新車登場





# アオイのエースはブリード加賀へ

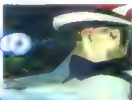
1 K.L.v.ランドル 2 ブリード加賀 3 風見ハヤト 4 ブリード加賀

朝/戦直前 衝撃的な1レースが飛び込んできた。ZIPレーシングにアオイが全面協力。アオイZIPが発足。監督の桑今日子氏は「今後はアオイZIP中心でGP展開する」と。ZIPのレースは実力派と評判が高い。ブリード加賀が

決勝戦は2日連続。初日はインナーの大部で各ドライバーも苦戦。2日目は、最下位から1回ベリリつめた新案がつか。1ル手前でカスガとなってま



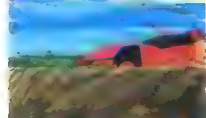
強烈!  
イナゴの  
大群



ブリード加賀  
世界一について



アオイZIP体制  
今更石に!



予選を突破したアオイ  
も無事決勝で  
トップグループへ



ARTIST



ARTIST



ゴール直前で  
新案がスッ!

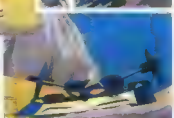
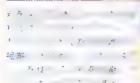
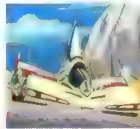


## 勝負を分けたケルベロスコーナー

1 風見ハヤト 2 新条直輝 3 ブリード加賀

4 K.L.v.ランドル

好調なツントルと、安定感が増したハヤトの天才対決が注目を集めた。残り1周のケルベロスコーナー、両者は左右に分かれて走行し、合流地点でツントルがスピン。周へ飛び出してしま



CYBER FORMULA  
PADDOCK  
NEWS

ハヤト  
新境地開拓が?



加賀がC/F界デビュー



観客を沸かせた新案



# 大友が再起不能の大クラッシュ!

1 新条直輝 2 フリト加賀 3 Pロベ

風見ハヤト

今大会は特殊なトムサキで舞台。サイバーシステムを苦手とする大友が、コース中盤で大事故を起こす。8時間の手酷く、命は取り留めるも、CFの復帰は絶望的だ。



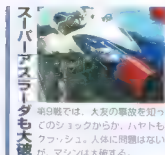
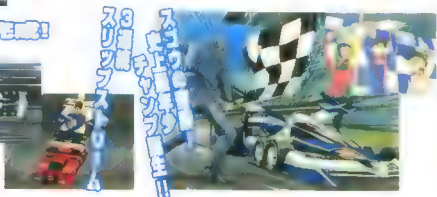
# 耐久レースに無給油無交換作戦

1 風見ハヤト 2 新条直輝 3 K.L.V.ランドル 4 K.L.V.ランドル

第10回大会最終戦は、北海道のニセコから富士岡サーキットまでの超耐久レース。前大会でマシンを大破させたハヤトは、旧車GSXで今大会に挑む。中間地点までは1位ランドル、2位ロベ、3位新条と優勝候補が続くが、ハヤトは無給油タイヤ無交換という戦術でトップグループへ。そして、海和とスーパーメータに乗り換え、ファイナルレースとの富士岡決戦に突入する。

## 全10戦総合ポイント

優勝	風見ハヤト	43P
2位	新条直輝	41P
3位	ト・レ・コンドル	40(25)P
	ク・シュ・マッパ	(15)P
4位	Pロベ	28P
5位	イ・イ・ネリ	24P





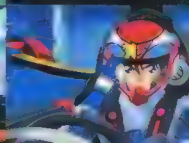
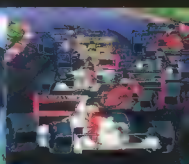


この年最大のポイントは、後継者からアオイで戦争開始し、シューマッハの大活躍につける。アオイの新マシン・エクスペディションを駆る。彼の速くて狡猾なレース運びは、ハヤトやランドルといった、昨年所属した若手にとって、高く険しい壁そのものだった。とりわけランドルはシューマッハに同輩となく敬慕され、一時は引退を考慮するほどのスランプに陥っている。しかし、この壁を乗り越えることによって、若きドライバーたちが一戦と成長したこともまた確かだ。とくにハヤトの場合、シューマッハとの対決による切磋琢磨がなければ、史上2人目のダブルワンチャンピオンは獲得できなかっただろう。

11th G.P.  
サイバーフォーミュラ第11回大会

GP Grand Prix  
Record of Series  
2016

||||| 新世紀GPX ||||| 77  
CYBER FORMULA DOUBLE ONE  
サイバーフォーミュラ





# 史上最年少 ダブルワン チャンピオン 達成!!



## 第11回大会

レギュレーション大幅変更!!  
チーム対抗戦で2016年に挑む

### ROUND 1 BRAZIL GP



#### スゴウが他チームに力負け

1 K.L.V. ランドル 2 J. クーテリアン 3 新条直輝 4 K.L.V. ランドル

初戦フランスGPは、カンボクランデサーキットが戦いの場となる。前年度優勝の「スゴウ」チームは、スーパー「スゴウ」のパワーアップを計るも、他チームの戦力底上げもそれを上回っていき、ずっと全開走行をしていたハヤトだが、シュティールやミッシェルに簡単に追い抜かれると、そのまま引き離されるという屈辱を味わうのだった。



### ROUND 2 AMERICA GP



#### 屈辱の周回遅れとなる前チャンプ

1 K.L.V. ランドル 2 E. フーツホルツ  
3 J. クーテリアン 4 不明

スーパー「スゴウ」のパワー不足は、この一戦ではっきりした。10位を走行中のハヤトに対し、トップのランドルやクーテリアン、フーツホルツが次々と追い抜いて彼を周回遅れにしていく。スゴウチームの一日も早い対処が望まれる。



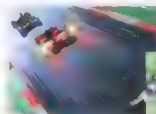
### ROUND 3 CANADA GP



#### 前年度チャンプはエンジンブロー

1 J. クーテリアン 2 新条直輝  
3 K.L.V. ランドル 4 不明

ランドルとクーテリアンに周回遅れにされたハヤトは、ブースト加速を使用。だが、各車もそろってブーストを使い、ハヤトは引き離されるばかり。結局、臨界点を越えてもハヤトは加速をやめず、エンジンか人を吹く悲劇となった。



CYBER FORMULA  
PADDOCK  
NEWS

犬と狼が合体!?



ハイネルが設計したマシン



ブラジルの英雄が引退





## 豪雨の中の決勝戦でハヤト復活

① 風見ハヤト ② K.L.V.ントル ③ 新条直輝 ④ 不明

決勝戦は豪雨となり、全体的に各車はスローペース。非力なマシンでも十分戦える状況となり、ハヤトの力を見せる大会とな

った。水たまりでスリッパし、リタイヤカ繰出するレースの中、ハインアウトコーナーでハヤトは1位のントルをかわした。



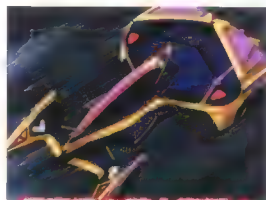
## シューマッハが衝撃の復活!

① K.シューマッハ ② 新条直輝 ③ 風見ハヤト ④ K.シューマッハ

初戦から快勝。B.H.カネットが初めのスタートでIPトラフィの座から、優勝を果たす。シューマッハは予選で後方のントルをリタイヤカ。結果、シューマッハは予選落ち。シューマッハは見事にIPを奪取する。この決勝戦では、ハヤトが仮、周回遅れされる。このレースの速さ、新条も2位と、シューマッハのこのワン・ポイント・レースを飾っている。



スタート直撃が、アオイのワンツー



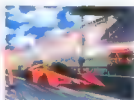
新条直輝の騎士魂! 天オランドルは、予選落ち



辛クシューマッハ



アオイのニューマシン



スコウ新体制!?



ランドルが場外乱闘か?



# スーパーテク・イナーシャルドリフト

1 風見ハヤト 2 新条直輝 3 J.クーテリアン 4 K.L.v.ランドル

戦力向上に思い、各チーム、何れをアスファルトに力一杯投入。6戦目まで、よく新車投入。アスファルトコースを走るマシン、ハヤト、ソフトを駆使。決勝戦で、ハヤトの口角を見せる。一方、J.クーテリアン、ハヤト、PPを取るも、力一杯、インクアウトで60秒のタイム。後、同様に、後方を行く。ハヤトのタイム、優勝事故を起す。ハヤト



## ROUND7 FRANCE GP

残り5周の痛恨のミス

1 K.シューマッハ 2 K.L.v.ランドル  
3 新条直輝 4 不明

スーパーアスファルト11とハヤトの実力が発揮され、残り5周の時点では1位タイ交換もスムーズにいき、ビートアウトで2位シューマッハの前に出られた。しかし、タイヤが磨きついていたため、ハヤトはすべてサンドトラップへ

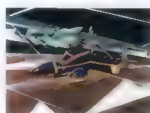


## ROUNDS GERMANY GP

シューマッハのタイヤ無交換作戦

1 K.シューマッハ 2 風見ハヤト  
3 新条直輝 4 不明

ハヤトの最大の弱点は、ドリフト走行によるタイヤの激しい消耗。これを逆手に取り、シューマッハがタイヤ無交換作戦に出る。交換時のタイムロスをつくした。レースを総合的に組み立てるのに、シューマッハは長けているのだ



CYBER FORMULA  
PADDock  
NEWS

スーパーアスファルト11の登場



ドリフトの陰に加賀?



根性のメカニク



3 新彙直輝 不明



1 風見ハヤト 2 K.L.v. ラントル 3 新条直輝 不明

**スチード**は、**スチールド**の**スチールド**を  
**スチールド**の**スチールド**を  
**スチールド**の**スチールド**を  
**スチールド**の**スチールド**を

しかし、**スチールド**で**スチールド**を  
**スチールド**で**スチールド**を  
**スチールド**で**スチールド**を

優勝	里見 ヤト	46P
2位	新美 直隆	45P
3位	K. ユー・マ ハ	43P
4位	K. ユ・フ・ノ・トル	42P
5位	ウ・フ ア・ノ・ゾ	33P
6位	E・ノ ノ・ホ・ル・ノ	23P

豪華の6連バンク  
スリップストリーム!!









# 12th G.P.

サイバーフォーミュラ第12回大会

CF Grand Prix  
Record of Season

# 2017

前年からの第4戦まで、新しいゼロシートを繰り広げていたハヤトとランドルが、第5戦イギリスGPで両者接触による大事故を起こしてしまった。幸い、どちらも一命を取り留めたものの、今季始戦という悲しい事案に。天才2人を欠いた後半戦は、新条とグーデリアンを中心に、ハインルヤーツホルツが躍進に臨む過酷な戦いとなった。この過酷からいち早く抜け出し、そのまま世界チャンプを手にしたのが、最終戦日本GPを食料4度の勝利を手にした新条だ。CFの創成期から参戦してきたものの、タイトルには長く無縁だったアオイに、『日本の戦国』が世界の世界一をもたらしたのだ。

# 新世紀GPX CYBER FORMULA サイバーフォーミュラ ZERO

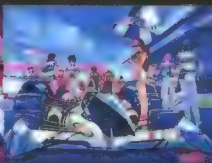
しばらくCFから離れていた新条が、今大会より帰郷に復帰。インディを始めとする数々のレースで磨いてきた勝負強い走りは鋭さを増し、スゴウに事難した若手のH.クレイトー、前年の事故から復帰したハヤトらと壮絶なバトルを繰り広げた。とりわけ「ゼロの領域」という、過酷な状況を超えた世界に足を踏み入れたハヤトは、加齢によって最大の好敵手となったに違いない。また、全体的にスゴウとアオイの対決が目立ったが、シュトロゼックの2人は、大会前半に活躍したものの、後半戦は完全に一度も勝利することはできなかった。それが、クレイトーに世界チャンプの座を譲った新条のゼロシートだ。

# 13th G.P.

サイバーフォーミュラ第13回大会

CF Grand Prix  
Record of Season

# 2018



# 限界領域に達した 風見ハヤトが大クラッシュ!



## 第12回大会

2017年GPは大波乱のシーズン  
優勝候補が早々に戦線離脱!

### ROUND 1 - 4

#### ハヤトが史上初の開幕4連勝

- ROUND 1 AMERICA GP  
1 風見ハヤト 2 K.L.V. ランドル 3 新条直輝 4 不明
- ROUND 2 CANADA GP  
1 風見ハヤト 2 K.L.V. ランドル 3 新条直輝 4 不明
- ROUND 3 AFRICA GP  
1 風見ハヤト 2 K.L.V. ランドル 3 新条直輝 4 不明
- ROUND 4 BRAZIL GP  
1 風見ハヤト 2 K.L.V. ランドル 3 新条直輝 4 不明

前大会で最年少のダブルワンチャンプに輝いたハヤトは、年を越してもその好調ぶりを維持し、開幕戦アメリカGPから4連続勝利を挙げた。これはCF界12年の歴史の中で初めての快挙だ。

### ROUND 5 - 11

#### 天才が去って3強時代へ

- ROUND 5 SPAIN GP  
1 新条直輝 2 J. クーデリアン 3 E. フーツホルツ 4 不明
- ROUND 7 FRANCE GP  
1 新条直輝 2 J. クーデリアン 3 F. ハイネル 4 不明
- ROUND 8 GERMANY GP  
1 J. クーデリアン 2 新条直輝 3 F. ハイネル 4 不明
- ROUND 9 FINLAND GP  
1 新条直輝 2 J. クーデリアン 3 F. ハイネル 4 不明
- ROUND 10 RUSSIA GP  
1 新条直輝 2 J. クーデリアン 3 F. ハイネル 4 不明
- ROUND 11 AUSTRALIA GP  
1 新条直輝 2 J. クーデリアン 3 F. ハイネル 4 不明

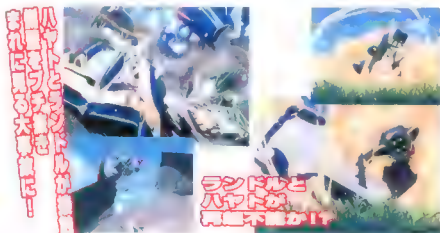
世界戦は新条、クーデリアン、ハイネルの3強時代突入へ。そこへ第9戦以降、先頭走者・フーツホルツが絶対調の走りから3強に迫る勢いだ。

### ROUND 5 ENGLAND GP

#### 会場騒然! 2人の天才が接触大事故!!

- 1 新条直輝 2 J. クーデリアン 3 E. フーツホルツ 4 風見ハヤト

予選で、昨年のシューマッハのレコードタイムを塗り替えたランドルだったが、ハヤトがそれを1秒も上回る記録でPPを獲得した。まさに向かうところ敵なしのハヤトだったが、決勝戦で悲劇が待っていた。残り18周でトップのハヤトは、周回遅れのセオットワイトのクワイターをパスしようとした際、後方から走ってきたランドルと接触。両者のマシンが、場外へ飛び出るほどの大惨事となった。



### ROUND 12 JAPAN GP

#### アオイが12年目の宿願達成!

- 1 新条直輝 2 J. クーデリアン 3 F. ハイネル 4 不明

最終戦決勝は2位のクーデリアンから40秒も差を離し、独走状態のまま新条が優勝を飾った。20歳になったばかりの彼だが、これでワールドチャンプの座を手中にし、アオイはCF始めて以来通算で続けた無冠の名門の名を返上した。

#### 全12戦総合ポイント

順位	新条直輝	ハイネル	クーデリアン	フーツホルツ	ランドル	セオットワイト
1	100	88	75	62	50	38
2	88	75	62	50	38	25
3	75	62	50	38	25	12
4	62	50	38	25	12	0



## CYBER FORMULA PADDOCK NEWS

### 限界を超えたハヤト



### 事故後のハヤト



### 事故後のランドル



# スゴウの奇蹟再び! 新星クレイトーの優勝と風見の復帰



## 第13回大会

3年ぶりブリード加賀がCF参戦!  
スゴウとアオイの対決が熱い2018年

### ROUND 1 4

#### 移籍後安定した走りのクレイトー

##### ROUND 1 BRAZIL GP

■ F.ト加賀 ■ E.フ・ツ・ホルン ■ F.ハヤシ ■ T.明

##### ROUND 2 AMERICA GP

■ F.ト加賀 ■ E.フ・ツ・ホルン ■ F.ハヤシ ■ T.明

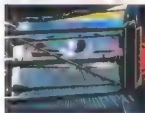
##### ROUND 3 CANADA GP

■ F.ト加賀 ■ E.フ・ツ・ホルン ■ F.ハヤシ ■ T.明

##### ROUND 4 ITALY GP

■ F.ト加賀 ■ E.フ・ツ・ホルン ■ F.ハヤシ ■ T.明

CF 復帰した加賀と セオライトからスゴウへ移籍したクレイトーが対決。前年チャンプの新豪は、開幕4位、第2戦では6位と絶不調。



### ROUND 5 FRANCE GP

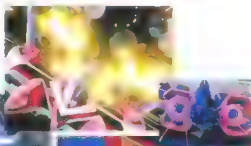
#### 1年ぶりのハヤトの復帰にファンの大歓声!

1.ブリード加賀 2.H.クレイトー 3.J.クーデリアン 4.ブリード加賀

ファン待望のダブルワンチャンプが完全復帰した! ル・マンサーキット会場。とどろく観客の歓声が揺れる。また、マシンは昨年のスゴウのまよて戦力不足は否めない。予選も8位からスタートし、序盤からスゴウのツをコーナーで抜くも、ストレートで返される始末だ。逆にクレイトーと加賀は好調を維持。最終的に2人は表彰台にのぼり、チャンプの座にまた1歩近づいた。



優勝おめでとう!  
若年チャンプの  
喜びは無限だ!



CF王者となるか!?  
加賀とクレイトー



ハヤトが美女と婚約!



ハヤトの引退説流れる



スゴウがセカントチーム結成



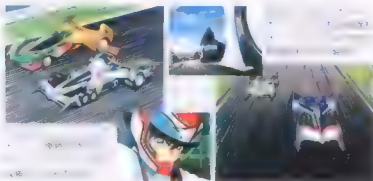
期待のクレイトー

## ハヤトに事故の後遺症か?

1 H.クレイトー 2 フリード加賀 3 F.ハイネル

100 下欄

1位のクレイトーに同チームながら周回遅れの6位に甘んじたハヤトに、事故の後遺症ではないかと関係者の間で囁かれている。スタートとフォーストを使わず、日吉やクレイトーにすんなり抜かれているところから、かなり重傷のようだ。



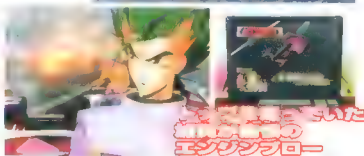
## 地の利とブースト復活でハヤトが優勝

1 風見ハヤト 2 新条直輝 3 J.クーテリアン 4 H.クレイトー

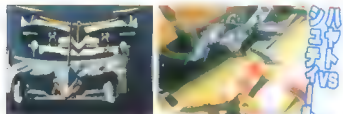
ノルウェーGPはコースが非常に凍結しているため、ハヤトのトリフト走行には最適な環境だ。フォーストや日吉をリナーで抜き、これよくなつたスタートで返されてきたハヤトは、オーシャンコースでフォースト加速が復活。昨年の第4戦以来の表彰台に立つことができた。優勝! 一歩リードしているクレイトーとハヤトと競ってクラウン。加賀は入中中でエンジン不調に悩ま



クレイトーと加賀の  
ボールボジションをゲット!



ハヤトと加賀の  
エンジンブロー



シルバースト  
リフト



チーム対決!



ドリフトしながら  
シュートボールをパス



スーパーブーストの  
ブースト復活!

CYBER FORMULA

Paddock  
NEWS

スパイティスサーキット



ブースト復活の要因



不思議なリタイヤ





# ROUND8 GERMANY GP



## 戦力不足をテクでカバー

1 H.クレイトー 2 フリート加賀 3 風見ハヤト

11 不明

昨年のスベックのマシンを駆使しながら、第7戦の優勝に続き、この大会でも3位をゲットしたハヤト。コーナーの鬼らしく、新条をトラップで抜くところよさすぎた。だが、表彰台ではいつもの笑顔がみられず、ちょっと気になるところ。

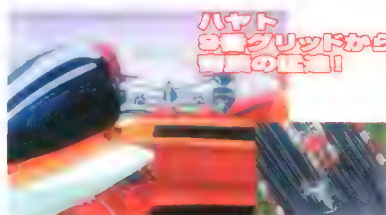


# ROUND10 AFRICA GP

## 突然の濃霧を味方に今季2勝目

1 風見ハヤト 2 J.クーテリアン 3 プリード加賀 4 不明

灼熱のサハラ。突然の濃霧が発生し、視界はたった10メートル。各車はハイ・スpeekを活用して、スベックを続けるか、スロ・ペースは否めない。だが、ハヤトはまるで見えるかのような走行で、9位からの追いつき、途中、新条がハヤトをコーナーでバーストするも、前のクレイトーと接触。両者、リタイア。最近の新条はさらに精彩を欠く。



ハヤト  
8番グリッドから  
優勝の奇跡!

# ROUND9 SPAIN GP



## 残り5週の無念のリタイア

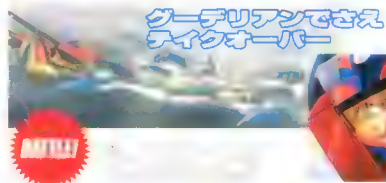
1 フリート加賀 2 H.クレイトー 3 F.ハイネル

11 不明

最近好調なハヤトだったが、今大会では残り5周というところで、ブーツホルツと接触し、両者サンドトラップへ。ブーツホルツは得意のコーナーでかわそうとするも、いざい銀のノックは甘くなく、コースを後輪で突っ込まれたようだ。

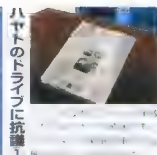


クレイトーVS  
ハヤトVS  
新条の対決!



クーテリアンでさえ  
リタイアオーバー

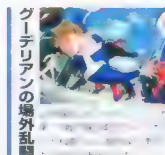
REPLAY



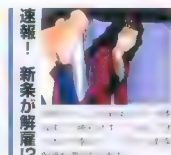
ハヤトのドライブに抗議!



ハヤトのドライブに抗議!



クーテリアンの場外乱闘



速報! 新条が解雇!?



# 伝説となった加賀とハヤト

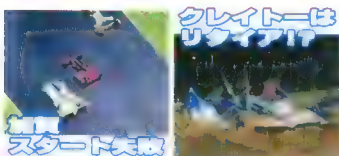
1 風見ハヤト 2 プリード加賀 3 新条直輝 4 プリード加賀

後年まで語り継がれる加賀とハヤトのバトル。予選でPPをとった加賀だが、スタートミスで15位に陥落する。対するハヤトは、リタイア寸前だったクレイトーを5位まで引き上げると、猛追でトップに立っていた加賀と一騎打ち。加賀は途中「イナーシャル」を使ってハヤトを離れさせるが、ハヤトはダブルのイナーシャルで対抗し、ゴール直前、両者は接触。マシンから火花を散らせながら、ハヤトが一歩早くゴールする。



新車に参戦!  
ヘル・プリンセス・ローゼンクロイツ

正体は  
やはり  
あの人間!?



クレイトーは  
リタイア!?



ドリフトブロック



走り回りの激戦バトル!  
ハヤトVS加賀

イナーシャル  
ドリフト!



両車接触後  
スピンしながら  
チェックカーに!!

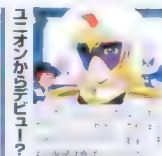
見事なチームプレイ  
観客を驚かせた

全12戦総合ポイント

優勝	ハク、イト	82P
2位	プリード加賀	61P
3位	F・ハイン	39P
4位	風見ハヤト	37P
5位	新条直輝	35P
6位	ニコ・マリアン	34P



ユニオンと技術交換



ユニオンがデビュー?



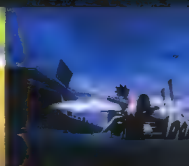
最終戦に新車投入



傘にサインサービス







# 14th G.P.

サイバーフォーミュラ第14回大会

CF Grand Prix  
Record of Season  
**2019**

前大会の後半から不調に陥われたシュトロeggerが、今大会では圧倒的な強さで世界チャンプを奪取した。とくにグーテリアンの走りは安定度が増し、全戦を通じてリタイアなしという偉業は、レース界では奇跡に近い。さらに目を引いたのは、ハイネンが期待したシュティールの完成度だ。エンジンのパワーからコーナーリングの安定性、マシンの耐久性にいたるまで、完璧に熟成されたマシンの実力を前に、スーパーアスラダやエクスベリオンといったかつての名車たちを時代遅れにしまった。もはや、ドライバーの腕だけで勝つことはできないのか。新シーズン以降、マシン開発競争はより激しくなりそう。

# 新世紀GPX サイバーフォーミュラ CYBER FORMULA SAGA SAGA

今大会はGP史上、もっとも不名誉なシーズンとなった。開幕から、アオイのP.フリッツが乗るアルザードが快進撃を続け、ハヤト、ランドルに次ぐ期待の新星になるかと囁かれた。だがその勝利は、意図ドープなどのレギュレーション違反によるものだった。さらに名義オーナー自らハヤト放棄声明に絡めるといふ大事件も発覚した。アオイがこの汚名を返上するのは、至極の美だろう。ただ、アオイを解雇された新象が後半の日本GPからCFに復帰し、強い走りで見事な活躍をした。さらに、大会前半は不調だったハヤトも、後半から実力を発揮し、第11回大会以来3度目の世界チャンプになったことは、意外な収穫だ。

# 15th G.P.

サイバーフォーミュラ第15回大会

CF Grand Prix  
Record of Season  
**2020**



# シュトルムツェンダー 待望のGP制覇!!



## 第14回大会

最先端ニューロコンピュータと  
ローリングコックピットが制した2019年

### ROUND 1 - 11

#### グーテリアンがシーズン前半を独走

ROUND 1 AMERICA GP	1位 風見ハヤト 2位 フリード加賀 3位 不明
ROUND 2 BRAZIL GP	1位 風見ハヤト 2位 加賀 3位 不明
ROUND 3 CANADA GP	1位 風見ハヤト 2位 フリード加賀 3位 不明
ROUND 4 FRANCE GP	1位 加賀 2位 新条直輝 3位 不明
ROUND 5 SPAIN GP	1位 風見ハヤト 2位 E.F. ツルネツツ 3位 不明
ROUND 6 GERMANY GP	1位 風見ハヤト 2位 グーテリアン 3位 フリード加賀 4位 不明
ROUND 7 ITALY GP	1位 加賀 2位 風見ハヤト 3位 不明
ROUND 8 ENGLAND GP	1位 グーテリアン 2位 風見ハヤト 3位 フリード加賀 4位 不明
ROUND 9 SOUTH AFRICA GP	1位 新条直輝 2位 グーテリアン 3位 フリード加賀 4位 不明
ROUND 10 CHINA GP	1位 グーテリアン 2位 K.L.v. ランドル 3位 新条直輝 4位 不明
ROUND 11 JAPAN GP	1位 K.L.v. ランドル 2位 風見ハヤト 3位 不明

この第14回大会で特筆すべきは、なんといつでもグーテリアンがリタイアなしで全試合完走してポイントを獲得したことだろう。前半戦は入賞せずに終わったことも3度あったが、第6戦ドイツGPから優勝が2位のどちらかという圧倒的な成績を残している。ハヤトとランドルは前半戦で表彰台を独占し、このまよとどちらか世界チャンプになると思われたが、後半戦で失速。第12回、第13回大会で活躍した加賀と新条のゾイコンビはどちらも一度優勝しているが、シーズンを通してみると成績不振に終わっている。

### ROUND 12 AUSTRALIA GP

#### 金色の荒馬が最終戦を制する

1 J.グーテリアン 2 K.L.v. ランドル 3 フリード加賀 4 J.グーテリアン

ここまでトータルの2位のハヤトが勝利し、1位のグーテリアンが4位以下に終われば逆転優勝もあった。最終戦、たかろ成した性能のニューティールと、付け焼刃の改良、かつてなかったシステムではマシンの力に差がありすぎた。集ったハヤトは無謀なジョーニングで2位のハイネルを抜こうとするも接触してリタイア。そのままグーテリアンはトップを独走し、最終戦も勝利で飾った。

#### 全12戦総合ポイント

優勝	J.グーテリアン	71P
2位	風見ハヤト	54P
3位	K.L.v. ランドル	51P
4位	フリード加賀	43P
5位	新条直輝	36P
6位	E.F. ツルネツツ	21P



シュトルムツェンダー!!



## CYBER FORMULA Paddock NEWS

### 喜びのハイネル



### 今日子氏に見合いの噂?



### 豊生修氏がサイキョット復帰



# 大改革の アオイが 3年ぶりV奪還をめざす!!



## 第15回大会

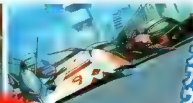
2020年CF界を揺るがす大事件発生!  
業界トップのアオイはどこへ……

ROUND 1 AMERICA GP

### 新人・フリッツの電撃デビュー

① P.フリッツ ② J.グーデリアン ③ K.L.v.ランドル ④ P.フリッツ

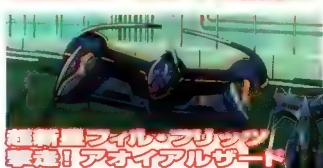
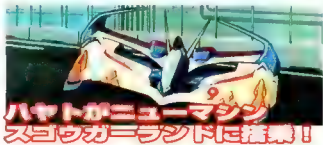
無名の新人、P.フリッツがアオイZIPの新マシン、アルザードで開幕戦に勝利。しかもランドル以来2度目となる、デビュー戦でのポールトゥウィン達成という圧倒的な内容だ。加賀も同じアルザードで参戦したが、フリッツとの差は40秒以上と大差をつけられる。なお、ハヤトはLアンハートと接触し、無念のリタイアに泣く結果に終わった。



コル  
ス  
ア  
ン  
ハ  
ー  
ト  
と  
ハ  
ヤ  
ト  
の  
対  
決  
は  
ハ  
ヤ  
ト  
の  
勝  
つ  
と  
思  
え  
る  
が  
ハ  
ヤ  
ト  
は  
リ  
タ  
イ  
ア  
に  
な  
る  
。



原因はわからずとも、ハヤトは対戦したランダル。その結果は両者接触してリタイア。マフ、知らずの新人、ハヤトは怒りをもち出しにみる。



ROUND 2 BRAZIL GP

### アルザード旋風がブラジルを席巻

① P.フリッツ ② K.L.v.ランドル

③ ブリッド加賀 ④ 不明

第1戦で衝撃的なデビューを果たしたフリッツが、ブラジルGPでも圧倒的な強さで勝利した。ランドル、加賀がそのあとに続いたが、ハヤトはまたしてもアンハートと接触して、急速リタイア。このタイムロスから結局6位に終わる。



激走したままチェ、カーブを曲がった、フリッツのアルザード、彼を止める者はいるのか?



今度はクラッシュせずに済んだハヤトだが、車体損傷、ダメージを負いそのままだる。



ハヤト新マシンに

デビューレース、アルザードを使ってきたハヤトが、今シーズンからマシンをランダルに変え、心機一新をめざす。



アオイがチームを一新

成績不振にあぐらアオイは名監督志願氏を新オースに任命。マシン、メカニクス、ドライバーの陣容を一新した。



非情なるリストラ

開幕直前、新条がアオイを解雇された。その後、新条はメカニクスの城之内みきとアメリカへ帰国し、立ち上った。



ハイネル一時帰国

アメリカGP終了後、アンザードに危機感を覚えたハイネルは、対抗するマシンを開発するため単身ドイツへ帰国した。

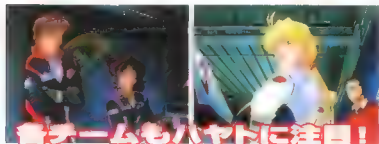
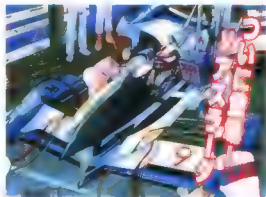




# ハヤトがドイツにて復活!

1 風見ハヤト 2 ブリード加賀 3 F.ハイネル 4 P.フリッツ

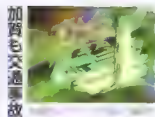
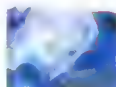
今回も、最も目を惹くのは、カーランドからリアスラーダAKF-01に乗り換えた、ハヤトの動向。予選順位こそ8位だったが、決勝ではスタートダッシュで成功。あっという間に11位2位のランセル軍団に肉薄する。ここで、新生リアスラーダの秘密兵器、スライム・ファスト・リフティングターンが炸裂。加賀、そしてフリッツを抜き去る。ハヤトは、圧倒的な強さで完全復活をとげたのだ。



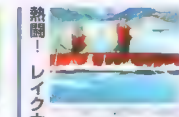
# ハヤトの2戦連続優勝

1 風見ハヤト 2 J.クーデリアン  
3 K.L.v.ランドル 4 不明

ドイツで完全復活したハヤトとリアスラーダの勢いは止まらない。トップを行くフリッツにブースト加速で迫ると、コーナーでアウトから勝負をかけ、一気に抜き去る。一方のフリッツはまたしてもレオンと接触リタイアに終わった。



加賀も交通事故



熱鬧! レイク大会



驚異の新マシン



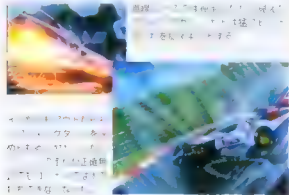
ドイツで場外乱闘



## 圧倒的強さでハヤト3連勝

- ① 風見ハヤト ② P.フリッツ  
③ K.L.V. フントル ④ 不明

メルザの神通力が消えたのか、それともアスラダが強すぎるのか、ハヤトの連勝が止まらない。イギリスGPでもフリッティングターンを使いこなすハヤトがフリッツを倒して優勝。負けたフリッツは疲労の色を隠せずにいた。



## 止まることないハヤト旋風

- ① 風見ハヤト ② J.グーテリアン ③ E.フーズホルツ ④ 不明

フリッツが早々にリタイアした南アフリカGPでは、アオイやスズウ以外のチームも健闘した。特にグーテリアン、フントル、ハヤトによる3連続フルトゥノーズは、ヤトからフリットで制したものの、見ている者たちを熱く興奮させるハヤトだった。なお、アノハトの連続リタイア記録は今回で9回更新。このままでは全戦リタイアもあり得るかも。

3連続のフルトゥノーズ  
コーナーを要するのは難だ！

## 大会の主役はフリッツからハヤトに

- ① 風見ハヤト ② J.グーテリアン  
③ K.L.V. フントル ④ 不明

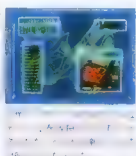
あの完璧なレース運びはどこへ行ったのか。安定さを欠くフリッツはまたしてもアノハトとの接触リタイアに終わった。逆に、ハヤトは手のつけられない強さで5連勝を達成。ポイントも53と、ついに総合1位のフリッツを追い抜いた。

CYBER FORMULA  
Paddock  
NEWS

## ハヤトとフリッツの対立



## 新マシン開発中



## 涙の再開を果たす



# CF史上最悪の不幸事が発覚!

1 新条直輝 2 K.L.v. ラントル 3 J. グーテリアン 4 P. フリッツ

決勝直前、ハヤトが監禁されるという大事件が発覚。救助されたものの、彼は軍物の影響で運転が不安定! レースはスポット参戦の新条が圧倒的な走りでトップのフリッツを抜き去り、そのまま独走で優勝に輝いた。ところが新条に抜かれた直後、フリッツのアルザードが暴走し、ハヤトへ絶望的なブロックをくり返す。しかも最後は自ら剣壁でクラッシュするという、疑念の多い結果に終わった。

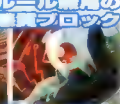


フリッツはハヤトを助ける!



救出されたハヤトはレースに出場!

ルール無用の暴走ブロック!



## ROUND 12 AUSTRALIA GP

### 激動の年をハヤトが締めくくる

1 風見ハヤト 2 K.L.v. ラントル  
3 新条直輝 4 K.L.v. フントル

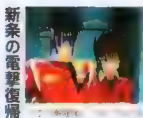
母親に勝利を誓ったラントルが、新条とともに序盤からスパートをかけた。だが、ブースト加速で追い上げてきたハヤトが終盤で2人を追い抜き、最終戦の勝利を奪取する。



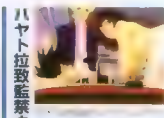
新条直輝、K.L.v. ラントル

#### 全12戦総合ポイント

優勝	風見ハヤト	64P
2位	K.L.v. ラントル	62P
3位	新条直輝	54P
4位	K.L.v. フントル	43P
5位	J. グーテリアン	29P
6位	P. フリッツ	24P



新条の電撃復帰



ハヤト拉致監禁される



呪われたアルザード



アイへの厳重な処罰







# 16th G.P. サイバーフォーミュラ第16回大会

CF Grand Prix  
Record of Season  
**2021**

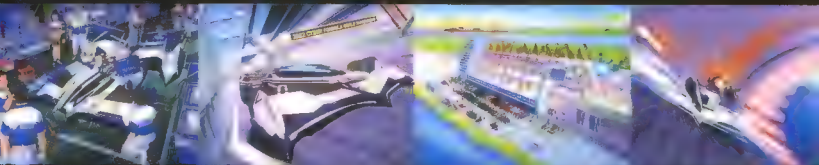
前大会で不祥事起こしたアオイ隊。ドライバーズポイントの減点と1年間の出場停止処分となり、今大会は名門の不在となった。さらに、第11戦目で早々と世界チャンプを獲得、2度目のダブルワンとなったハヤトの強さが際だち、スゴウとアオイの暗躍がはっきりした大会ともなった。前半戦はランドールと新条の紅白ユニオン勢が対抗していたが、後半戦に入るとなぜか失速。かつては圧倒的な速さで、マシン性能に一石を投じたシュトルムツェンダーも成績は低調に終わった。リフティンクターを駆使する「サーキットの若き帝王」の劇に、オフロード選手たちはなす術もなく敗北されていったかのようだ。

# 新世紀GPX サイバーフォーミュラ CYBER FORMULA S11V

今大会も幸運・ハヤトの強さと相俟たず、エンジンの不調により、トラブルが頻出。シュトロゼックもチューニングを投入したが、マシンの調子不足から、今年も不調に終わっている。この間に勝利を重ね、ハヤトに迫ったのが、出場停止から復帰したアオイの加賀。側には、世界チャンプを奪えなければDF撤退という青水の陣が敷かれていたといわれ、加賀は新マシン開発で、ハヤトと壮絶なバトルを繰り広げた。2人の勝負は、これまで多くの伝説を作ったが、チャンプの座がかかった最終戦はその瞬間に挙げられる。ただ、加賀は世界を征するDFを目指し、ファンの多くが驚嘆に裏れることとなった。

# 17th G.P. サイバーフォーミュラ第17回大会

CF Grand Prix  
Record of Season  
**2022**



# 若き帝王の時代! GPを余裕で制覇!!



## 第16回大会

前期不祥事のアオイが出場停止処分  
暗鬱な2021年を吹き飛ばす帝王の快走

### ROUND 1 - 11

#### ハヤトが2度目のダブルワンに!

- ROUND 1 AMERICA GP   
 ■ 風見ハヤト ■ J.グーデリアン ■ F.ハイネル ■ 不明
- ROUND 2 BRAZIL GP   
 ■ 新条直輝 ■ K.L.V.ランドル ■ J.グーデリアン ■ 不明
- ROUND 3 SOUTH AFRICA GP   
 ■ K.L.V.ランドル ■ 新条直輝 ■ 風見ハヤト ■ 不明
- ROUND 4 CANADA GP   
 ■ 風見ハヤト ■ K.L.V.ランドル ■ E.ブーツホルツ ■ 不明
- ROUND 5 FRANCE GP   
 ■ K.L.V.ランドル ■ 風見ハヤト ■ E.ブーツホルツ ■ 不明
- ROUND 6 GERMANY GP   
 ■ K.L.V.ランドル ■ 新条直輝 ■ J.グーデリアン ■ 不明
- ROUND 7 ENGLAND GP   
 ■ 風見ハヤト ■ 新条直輝 ■ K.L.V.ランドル ■ 不明
- ROUND 8 SPAIN GP   
 ■ 風見ハヤト ■ 新条直輝 ■ J.グーデリアン ■ 不明
- ROUND 9 ITALY GP   
 ■ J.グーデリアン ■ E.ブーツホルツ ■ 新条直輝 ■ 不明
- ROUND 10 CHINA GP   
 ■ 風見ハヤト ■ K.L.V.ランドル ■ E.ブーツホルツ ■ 不明
- ROUND 11 AUSTRALIA GP   
 ■ 新条直輝 ■ 風見ハヤト ■ K.L.V.ランドル ■ 不明

ハヤトが圧倒的な強さで第11戦目にはすでにチャンピオンとなり、第10回、第11回大会に続く2度目のダブルワンタイトルを獲得した。完走すればいつも表彰台に立ち、全12戦のうち6回も優勝するなど、その行く手を止められるものは皆無。前半戦はランドル・新条のユニオンセイバー勢が抵抗していたが、後半はハヤトの後衛を拜している。ブーツホルツやグーデリアン、ハイネルらまでランタンたちも奮闘したが、ハヤトには及ばず、まさに彼のための大会だった。「サーキットの若き帝王」を止められる者は果して現れるのか?

### ROUND 12 JAPAN GP

#### リタイア続出のレースでハヤトが完全勝利

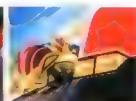
1 風見ハヤト 2 F.ハイネル 3 E.ブーツホルツ 4 不明

最終戦のフィナルラップ、新条、グーデリアン、ランドルがトップのハヤトに迫るか。リフティンクファクターを駆使する彼を抜くことができない。逆にハヤトと新条の間へ強引に割り込んだグーデリアンが新条と接触。ともにリタイアする始末。そして残されたランドルにはもってハヤトに追いつく余力はなかった。こうしてハヤトは独走状態で最終戦勝利とチャンピオンシップを手にした。

全12戦総合ポイント	
優勝 風見ハヤト	76P
2位 K.L.V.ランドル	56P
3位 新条直輝	54P
4位 E.ブーツホルツ	34P
5位 J.グーデリアン	31P
6位 F.ハイネル	24P



#### コーナリングの極致! リフティンクダターン!



#### 彼の速さを許さぬ ソアスレーダ



## CYBER FORMULA Paddock NEWS

### アオイ今期は出場停止



### スコウがG-10と提携



### ハイネル完全引退



# 無敵の帝王に挑戦する凰牙の咆哮!



## 第17回大会

新生アオイがニューマシンで登場!  
スゴウはG10と手を結び波乱に富んだ2022年



### ROUND 1 AMERICA GP



#### 帝王・ハヤトが初戦を取る

1 風見ハヤト 2 K.L.V. ラントル 3 J.グーデリアン 風見ハヤト

昨年の覇者であるハヤトは予選でコースレコードをたたき出すなど、相変わらずの強さ。余裕の強さで独走し、開幕勝利を手にした。また、この大会からシトロム・エンダーは特異な形状の新マシン、シュビーゲルHP-022で参戦。クティ、ペンカ3位入賞するなど、そのポテンシャルの高さを見せてつけている。一方、アイズPはエクス・オーンで復讐戦! 臨むも、G10がやると、という結果に。



カーキットの  
覇者帝王  
その意気は  
つねも絶頂!



ニューマシン・シュビーゲル登場!

### ROUND 2 BRAZIL GP

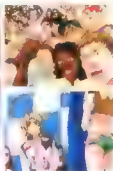


#### ハヤトの勢いはブラジルでも止まらず

1 風見ハヤト 2 K.L.V. ラントル 3 新条直輝

風見ハヤト

第2戦のブラジルGPでも、メスラダを駆るハヤトの勢いは止まることを知らない。ラントルと新条のユニオンセイヤ、コンヒもハヤトに食いつく。2位と3位に終わった。



日マシンの  
激戦の瞬間



MITA



ルイサがシトロム・エンダーへ



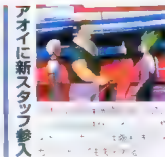
アオイCF撤退の噂が

第2戦はCF撤退するらしい。



加賀が謎の欠陥

アメリカGP、16位入賞に終わったが、今後のレースで改良するのだろうか。

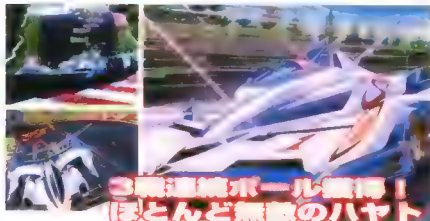


アオイに新スタッフ参入

## 加賀がハヤトに牙をむく

1 フリート加賀 2 H.クレイトー 3 E.フーツホルツ 4 風見ハヤト

第3戦、アオイは新マシン、風見を投入する。予選は不調な加賀だったが、決勝は彼の野生的なアタックが爆発。1周目で4位、後半にフォナルトップでは1位のハヤトとの一騎打ちとなった。それでも総合力はハヤトの方が上で、最終コーナーでも加賀の先行を許さない。だが、リアスウーダのマシントラブルでハヤトは突然のリタイア。加賀がタナボタ式に今期初勝利を挙げた。



## マシントラブルに泣くスゴウ

ROUND4 CANADA GP 1 加賀 2 フリート 3 H.クレイトー 4 不明

ROUND5 FRANCE GP 1 加賀 2 フリート 3 H.クレイトー 4 不明

ROUND6 GERMANY GP 1 加賀 2 フリート 3 H.クレイトー 4 不明

ROUND7 ENGLAND GP 1 加賀 2 フリート 3 H.クレイトー 4 不明

ROUND8 SPAIN GP 1 加賀 2 フリート 3 H.クレイトー 4 不明

ROUND9 ITALY GP 1 加賀 2 フリート 3 H.クレイトー 4 不明

ROUND10 CHINA GP 1 加賀 2 フリート 3 H.クレイトー 4 不明

ROUND11 JAPAN GP 1 加賀 2 フリート 3 H.クレイトー 4 不明

ROUND12 AUSTRALIA GP 1 加賀 2 フリート 3 H.クレイトー 4 不明

ROUND13 SOUTH AFRICA GP 1 加賀 2 フリート 3 H.クレイトー 4 不明

ROUND14 INDIA GP 1 加賀 2 フリート 3 H.クレイトー 4 不明

ROUND15 NEW ZEALAND GP 1 加賀 2 フリート 3 H.クレイトー 4 不明

ROUND16 SINGAPORE GP 1 加賀 2 フリート 3 H.クレイトー 4 不明

ROUND17 MALAYSIA GP 1 加賀 2 フリート 3 H.クレイトー 4 不明

ROUND18 THAILAND GP 1 加賀 2 フリート 3 H.クレイトー 4 不明

ROUND19 VIETNAM GP 1 加賀 2 フリート 3 H.クレイトー 4 不明

ROUND20 PHILIPPINES GP 1 加賀 2 フリート 3 H.クレイトー 4 不明

ROUND21 INDONESIA GP 1 加賀 2 フリート 3 H.クレイトー 4 不明

ROUND22 AUSTRALIA GP 1 加賀 2 フリート 3 H.クレイトー 4 不明

ROUND23 NEW ZEALAND GP 1 加賀 2 フリート 3 H.クレイトー 4 不明

ROUND24 SINGAPORE GP 1 加賀 2 フリート 3 H.クレイトー 4 不明

ROUND25 THAILAND GP 1 加賀 2 フリート 3 H.クレイトー 4 不明

ROUND26 VIETNAM GP 1 加賀 2 フリート 3 H.クレイトー 4 不明

ROUND27 PHILIPPINES GP 1 加賀 2 フリート 3 H.クレイトー 4 不明

ROUND28 INDONESIA GP 1 加賀 2 フリート 3 H.クレイトー 4 不明

ROUND29 AUSTRALIA GP 1 加賀 2 フリート 3 H.クレイトー 4 不明

ROUND30 NEW ZEALAND GP 1 加賀 2 フリート 3 H.クレイトー 4 不明

ROUND31 SINGAPORE GP 1 加賀 2 フリート 3 H.クレイトー 4 不明

ROUND32 THAILAND GP 1 加賀 2 フリート 3 H.クレイトー 4 不明

ROUND33 VIETNAM GP 1 加賀 2 フリート 3 H.クレイトー 4 不明

ROUND34 PHILIPPINES GP 1 加賀 2 フリート 3 H.クレイトー 4 不明

ROUND35 INDONESIA GP 1 加賀 2 フリート 3 H.クレイトー 4 不明

ROUND36 AUSTRALIA GP 1 加賀 2 フリート 3 H.クレイトー 4 不明

ROUND37 NEW ZEALAND GP 1 加賀 2 フリート 3 H.クレイトー 4 不明

ROUND38 SINGAPORE GP 1 加賀 2 フリート 3 H.クレイトー 4 不明

ROUND39 THAILAND GP 1 加賀 2 フリート 3 H.クレイトー 4 不明

ROUND40 VIETNAM GP 1 加賀 2 フリート 3 H.クレイトー 4 不明

ROUND41 PHILIPPINES GP 1 加賀 2 フリート 3 H.クレイトー 4 不明

ROUND42 INDONESIA GP 1 加賀 2 フリート 3 H.クレイトー 4 不明

ROUND43 AUSTRALIA GP 1 加賀 2 フリート 3 H.クレイトー 4 不明

ROUND44 NEW ZEALAND GP 1 加賀 2 フリート 3 H.クレイトー 4 不明

ROUND45 SINGAPORE GP 1 加賀 2 フリート 3 H.クレイトー 4 不明

ROUND46 THAILAND GP 1 加賀 2 フリート 3 H.クレイトー 4 不明

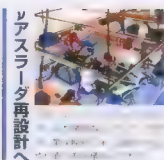
ROUND47 VIETNAM GP 1 加賀 2 フリート 3 H.クレイトー 4 不明

ROUND48 PHILIPPINES GP 1 加賀 2 フリート 3 H.クレイトー 4 不明

ROUND49 INDONESIA GP 1 加賀 2 フリート 3 H.クレイトー 4 不明

ROUND50 AUSTRALIA GP 1 加賀 2 フリート 3 H.クレイトー 4 不明

## CYBER FORMULA Paddock NEWS





# 加賀が突然のクラッシュ!

1 風見ハヤト 2 新条直輝 3 K.L.v.ランドル

11月 下関

風切のシステムに体が追いつくようになった加賀は、自分の物のようなターンでクレイターを抜き去る。しかし、このターンで精神力を著しく消耗したのが、ハヤトとの勝負中、コースアウト・クラッシュして病院へ運ばれることになった。



# 仕絶かつ最後の勝負を加賀が制す

1 プリート加賀 2 風見ハヤト 3 新条直輝 4 風見ハヤト

決勝のスタート直後にグーデリアンがスハートをかけたが、すでにハヤトたちに抜かれて脱走。その後もランドルやレイザが有力選手のノタイフが相次ぎ、終盤はハヤトと加賀のデッドヒートとなった。途中まではハヤトが優勢にレースを進めるも、最終コーナーでブースト加速をかけた加賀が、ついにハヤトを追い抜く。そしてCF史上に残る一騎打ちを制した加賀は、最初にして最後の世界チャンピオンに輝いた。

## 全12戦総合ポイント

優勝	スハート加賀	72P
2位	風見ハヤト	70P
3位	K.L.v.ランドル	37P
4位	新条直輝	35P
5位	ウィリアムズ	31P
6位	E.N.ノルム	26P



予選で加賀が大クラッシュ!



ターンかッシュ!!

ハヤト・スハートのリフティングターンか!?

ARTICLE



驚ける決戦!

ブレーキング勝負では加賀の勝ちだが……

ARTICLE



決戦! 最後のスタート直前のグリッド



予選

コリドー



最後のレースで加賀が制す!!

ARTICLE



謎のメカニック出現



加賀の髪型が変わった



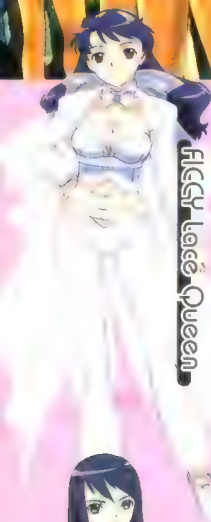
ついでないクーデリアン



加賀がCFから引退

# サーキットを 彩る女性たち

華やかなコスチュームで、レース場を盛り上げてくれるレースクイーンやキャンギャルたち。彼女たちの存在は、レース開始直前のサーキットに特有なお祭りムードをさらに高めてくれる。実はこういったレースクイーンやキャンギャルは、日本のモータースポーツ界生まれ。ここではFICCY公認レースクイーンの結城レナ嬢をはじめ、2024年シーズンを飾る各チームのマスコットギャルを紹介しよう。



FICCY Lady Queen



TEAM Sugo Grand Prix



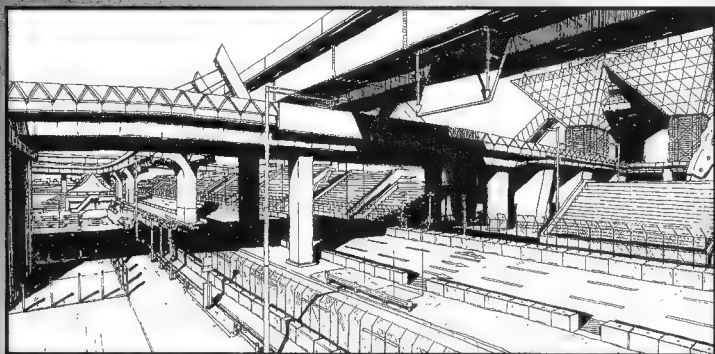
TEAM Union Savior



TEAM Ground Campaign



# ALL ABOUT GPX



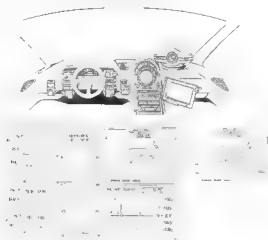
サイバーフォーミュラ世界選手権のすべて

# CFマシンのテクノロジー

サイバーホイールを使ったレースの最高峰CF（サイバーフォーミュラ）。CFでは勝利のために、さまざまな先端テクノロジーが使われている。ここではそんなCFマシンのテクノロジーのいくつかを見ていこう。

## サイバースystem

■CFマシンコックピットとモニターパネル



■CFアスラダ・ユニット



・上図はサイバースystem・アスラダ。2015年最終戦で競技途中でマシン交換を行ったことからわかるように、コンバクトにまとめられたシステムで、別シャーシにも換装できるようにになっている。

・左図はCFマシンのコックピットと、サイバースystemの出力映像例。自車や周辺環境に対するあらゆる情報を引き出すことが可能だ。

「サイバースystem（CS）」は、SFの根幹をなす機構。小型化され車載可能となったスーパーコンピュータにより、エンジンや油圧系、電装系、操舵系などの管理はもちろん、サスペンション調整といった走行中の姿勢制御や可変ウイングなどによる空力調整といった車体に関するあらゆる事象を管理する。

CSは人工知能であり、路面状態やルートナビゲーション、コーナリングやブレーキングのタイミングなどをドライバーに的確に指示していくことができる。現在走行している車のほとんどが、このCSを搭載し水素エンジンや電動といったクリアな動力システム「サイバーホイール」となっている。

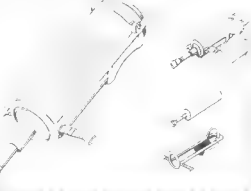
多くのCSはニューロコンピュータであったが、その後自ら学

習して性能を向上させるスーパーニューロコンピュータによるCSが登場。2015年の時点では、CFマシンのアスラダGSXに搭載されたCSアスラダのみであったが、その後他のメーカーも開発に成功。近い将来、市販のサイバーホイールでも主流となっていくと考えられている。

CS用のコンピュータとしては、この他にバイオコンピュータを利用したものもある。バイオコンピュータは、ドライバーの意思を無視し走行を優先させることがあること、ドライバーの意識に干渉してCSが人間を操作することがありえることなどが判明し、現在はCFに使用することが禁じられている。

## サイバーサイクルエンジン

■ガス・チャージャー



サイバースystemと、環境に配慮した水素エンジンや電動モーターの組み合わせは、サイバーサイクルエンジンと呼ばれている。ことに水素エンジンの普及は目覚ましく、技術の熟成も進んでいる。CFでは自動車メーカーのワークスであるアオイや、X1、P.P.P.、GIOといったエンジンコンストラクターはもちろん、シャーシコンストラクターのユニオンセイバーやSTAG、パーツメーカーのスゴウまで、多くのチームがエンジンを自社開発している。とはいえ、やはり各社の技術格差は大きく、スゴウが自社エンジンのパワー不足に長年苦しみ、他メーカーと提携を行ったことはレースファンの間で有名。

市販車と比べて、はるかに強大なパワーをしばり出すCFマシンのエンジンも、基本は通常のサイバーサイクルエンジンと同じもの。実際に、町場のスタンドでCFマシンが燃料チャージすることも可能なのだ。



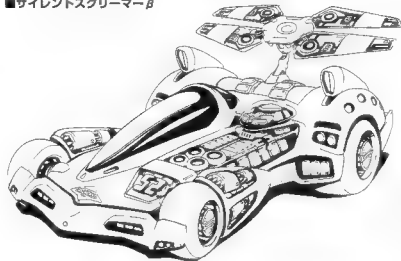
# リニアホイール

ドイツのシュトロプマス社が開発した電動モーターシステム。ホイール部分自体をモーターと見なし、常温超伝導モーターで、同社傘下のS・G・Mとシュトロゼックプロジェクト/シュトルムツェンターおよび提携を受けたユニオンセイバー（イシューザーク00-X3）がこれを使用している。各ホイール部分がモーターとなるため、車体本体にエンジンやモーターが必要なく、またドライブシャフトやトランスミッション等の駆動系も不要となる。そのため大大幅な軽量化が可能であり、さらに車体レイアウトの自由度

はこのシステムにかなうものがない。出力特性としては電気モーターであるため、加速は無段階変速。加速性能では、変速機の必要となる水素エンジン搭載車に強いアドバンテージを持っている。

車体レイアウトの自由度の高さや、加速が直線的に行われるという特性は、実はファミリーカーなどに強く求められる特徴であり、将来的には市販車にもこのリニアホイール駆動のサイバーホイールが登場すると考えられる。

■サイレントスクリーマーβ



■シュテルムHG-164



・左図は世界初のリニアホイール駆動車となったS・G・Mのサイレントスクリーマー。水素燃料を反応させて発電する水素燃料電池を多数搭載。また光学活性触媒素子パネルも用意されている。

・上図はシュトルムツェンターのシュティールHG-164。こちらも光学活性触媒素子パネルが、車体のあちこちに配置されている。

## ブースト

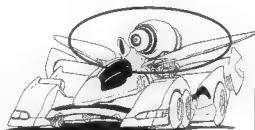
通常走行時よりも大量に空気を吸入し、その中の酸素をイオン化して濃縮。エンジンにこれを送り込むことでエンジン出力を増大させる機能。CFマシンではこれをブーストと呼んでいる。エンジンに負担をかけるため短時間しか使うことはできないが、ブースト中は600km/h近いの速度に達することもある。航空機に近い速度での走行となるため、強力なダウンフォースを必要とし、ウィングの展開などが必要となるマシンも多い。

ブーストの効率を上げるためには、空気をより多く取り入れる必要がある。そのためエアインテイクを広げるもの、ブーストボットとこ展開させるものなど、ブースト専用の変形パターンを持つマシンもある。

ブースト中はエンジンに負担がかかり、燃料消費量も極端に増大する。そのためブースト時間は各車限られたものとなり、無理をした場合エンジンブローにつながることもしばしばである。



**ポップアップ型ブースト**  
アオイのステルスジャガーなどは、ブーストボット自体をせり上げるタイプ。スゴウのアスラータシリースもこのタイプ。



**ウィング展開型ブースト**  
ユニオンセイバーのイシューザークシリーズなどは、ブースト時にエアインテイクを露出させると同時にウィングを展開させる。

### 内蔵型ブースト

スゴウガーランドなどはエアインテイクを開くタイプ。外見があまり変化しないタイプで、ブースト能力が低い場合、エアインテイク部分特に変化させずにブーストを使用するマシンもある。



# 変形システム

■エル・コンドルB-15

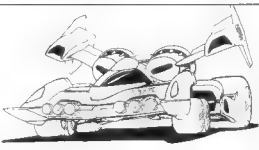


・左はCFマシンのエポックメイキングとなったマシンの流れを受け継ぐエル・コンドルB-15。オフロード走行時には、フロントクリップを開いて、ライトセットを露出させる。

■エクスペリオンフロント変形パターン



■エクスペリオンリアウイング変形パターン



・左はエクスペリオンの車高変更装置の設定レバー。車高変更機能は、サーキットと公道の組み合わせコースの多いCFGPXでは、非常に有効な機能。

・右は2オンロードのモードを持ち、初めて3モード対応となったスーパーアスラダ01。高い汎用性で、鮮烈なインパクトとともにデビューとなった。

## レアメタル

CFの世界ではレアメタルは特殊な形状記憶合金のこと。大きな変形も瞬時に可能となるため、変形システムにレアメタルを使用すれば、機械式変形システムに対して大きなアドバンテージを持つことができる。また、変形に必用な機械的な構造を排除できるため重量的にも有利になり、変形装置によるボディデザインの制限も非常に少なくなる。さらには走行中にタイムラックなく空力特性を変化させることが可能となったため、高速走行性能の向上だけでなく車体全体をエアーレーキ的に使う戦法も考えられるようになった。

うになった。

変形システムに対して真欲に開発を続けてきた日本の2つのチーム、スプウとアオイ。まずアオイが2020年の第15回大会の開幕戦で、レアメタルによる変形システムを搭載したアルザードNP-1をデビューさせた。一歩遅れたスゴウであったが、同シーズン中にレアメタル変形システムを搭載したvアスラダAKF-0を開発、デビューさせる。

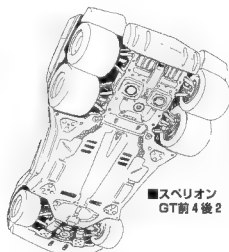
■エアロモード



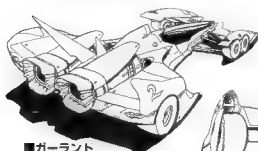
■スーパーエアロブーストモード

・レアメタルによる変形システムを持った嵐のエアロモード（左）と、スーパーエアロブーストモード（右）。同じエアロ系のモードであるにもかかわらず、違う車種と見まがわんばかりの大きな変化を見ている。

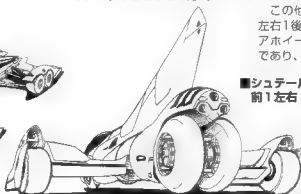
# 多輪駆動・多輪操舵



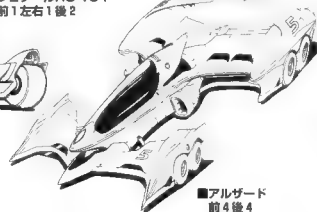
■スピリオン  
GT前4後2



■ガラント  
前4後2

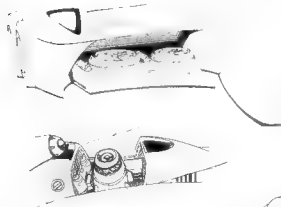


■シュテールHG-164  
前1左1後2



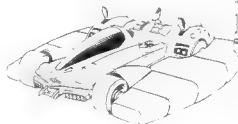
■アルザード  
前4後4

## 特殊なギミック



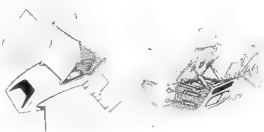
・下は、海に落下しフロートを展開しているようす。どんなことが起きるかわからないCFGPXでも、この備えは特定のサーキットでのみ。

・エフェクトファンや前方地形を監視する装置など、アスラダGSXに搭載されたギミックは数多い。さらにパーツ換装で、使えるギミックもあるとか。

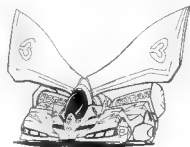


各マシンの独自性を高めるため、CFGPXでは最低重量の設定が高く設定されたレギュレーションとなっている。そのため、各マシンの形状に違いがあることはもちろん、各種ウイングを追加したマシンや、ダウンフォースを得るためのファンを実装したマシン、可変システムの搭載など、さまざまなギミックを見ることができる。水辺を走行するときに、万が一備えてフロートを組み込んだりできるのも、この最低重量設定のおかげだ。近年オフロードセクションの廃止とともに、特徴的なマシンが少なくなってきたことを不満に思うファンも多いとか。

■アスラダエアブレーキ



・エアブレーキは、高速走行するCFマシンには有利なギミック。ほぼすべてのマシンが、何らかのエアブレーキ機構を組み込んでいる。

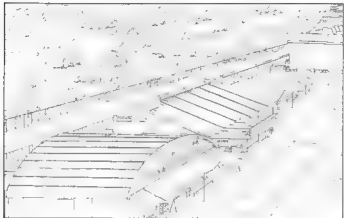


■イシザークエアブレーキ

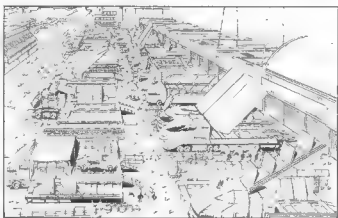
# CFマシンの明日を支えるパドック

CF GPXは、レース当日だけが戦いではない。その数日前からパドックで、ガレージで、ピットで、静かに熱い戦いが始まっているのだ。ここではレースをひかえて忙しく働くバックステージの様子を見ていこう。

■ドライバーサロン周辺



■トランスポーター集合中のピット裏



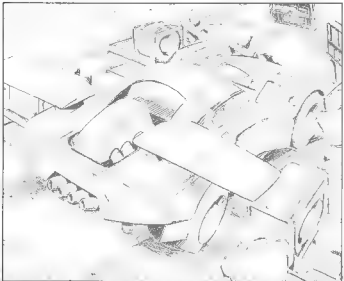
■ピット作業（エンジン調整）



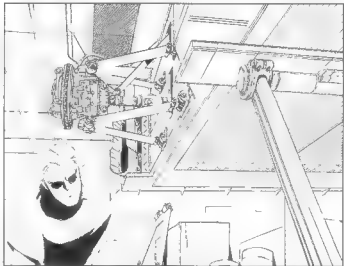
サーキットのパドックに、次々と集合する色とりどりのトランスポーター。昨日までのがらんとした雰囲気が嘘のように、ぎっしりと各チームのトランスポーターが並び、それぞれが定位置に停車するとすぐに、マシンが運び出されピットへと移動。あるマシンはチェックリストに従った通常の整備。またあるマシンは、工場から運び込まれたばかりのパーツの交換に忙しくはたらくメカニックたち。公式予選（ブラクティス）に向けて、自分たちのマシンを最高の状態に仕上げるのだ。

明日になればピットクルーたちも、このガレージに顔を出し始めるだろう。時折近隣のチームのガレージから、エンジンの爆音が聞こえてくる。公式予選間近の静かな興奮の中で、また新たな戦いが始まろうとしている。

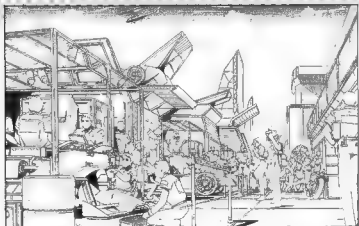
■ピットイン風景



■ピット作業（足回りチェック）

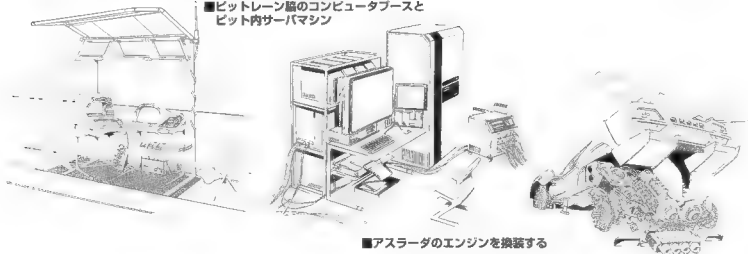






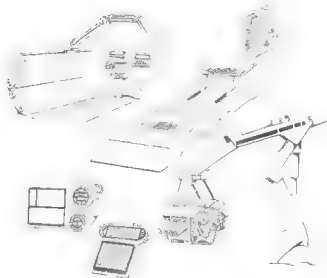
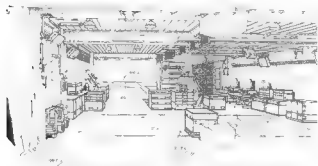
公式予選が始まる。プレスが各チームの動向取材し、キャンギャルかビットを飾る。また、華やかなレースが始まるのだ。マシンからはテレメタリーが、刻々とその挙動をビット脇のコンピュータブースへと送信してくる。自分たちだけでなく他のチームのデータも分析し、マシンに搭載されたサイバーシステムへと送り返すビットクルーたち。サイバーシステムが収集した情報とドライバーの希望をすり合わせ、マシンの調子上げていく。時にはせっかく乗せ換えたエンジンを、再び換装するはめになることも。

■ビットレーン脇のコンピュータブースと  
ビット内サーバマシン

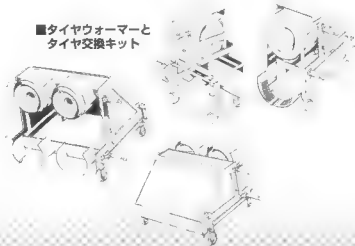
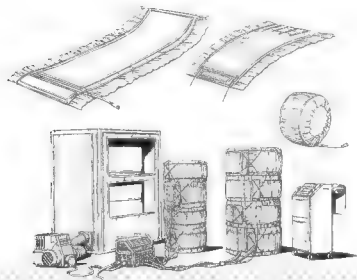


■アスラダのエンジンを換装する

■ビット内ガレージ



■タイヤウォーマーと  
タイヤ交換キット



# 大会中のわが家モーターホーム

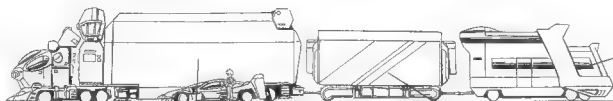
サーキット間の移動に欠かすことのできないトランスポーター。レース開催中の拠点となるモーターホーム。ここでは普段はあまり見ることのない、CFGPXの裏方で活躍するこの車両について紹介しよう。

## ■トランスポーター牽引の移動型式

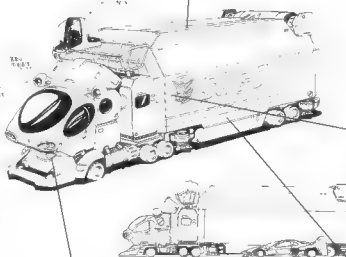
トランスポーター

キャリア

モーターホーム



## ■トランスポーター



## ■キャリア

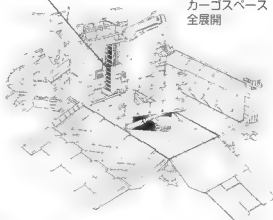


サブルーム

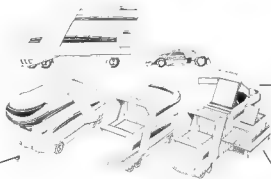


トランスポーター  
コックピット

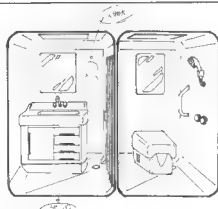
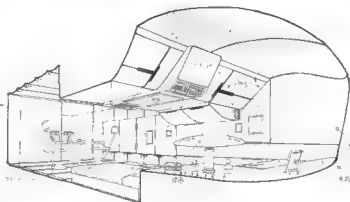
カーゴスペース  
全展開



## ■スゴウチームモーターホーム展開方法

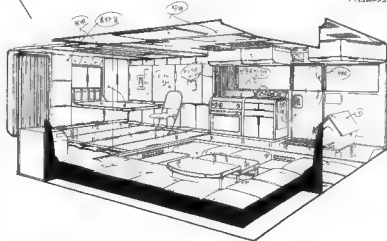


## 2階部分

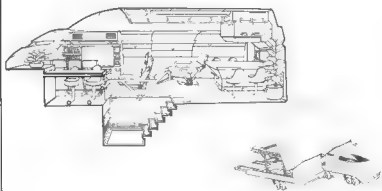


洗面台&シャワールーム

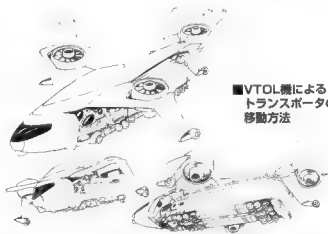
## 1階部分



チームアオイのモーターハウス2階部分と  
重運トランスポート



## ■VTOL機による トランスポートの 移動方法



スゴウの移動は、トランスポートにキャリアとモーターホームを牽引する形を取る。スゴウのトランスポートは、標準的なサイズ。かつてのアオイのように、連結タイプの大型トランスポートを使っているチームもあるが、通常は各チームこのサイズのものが多い。これは、パドックサイズがある程度規格化されていること、かつての2ヒートレースがあった時代に、規格外のサイズでは航空機やヘリによる移動時に困難が生じた名残だろう。

トランスポートがサーキットに到着すると、さっそくマシンの積み下ろしが始まる。移送用フレームにエンジンを固定したり、各種パーツが外された状態で運ばれてきたマシンは、キャリアへ移されガレージへ。そこにメカニックが待ち構えているのだ。スゴウのトランスポートはクレーンを内蔵しているのだから、キャリアへの積み替えは比較的短時間で終わる。マシンをガレージに移したスタッフは、トランスポートを待機スペースへ移し、モーターホームの準備にかかるのだ。

モーターホームはレース期間中、ドライバーが待機したり休憩できるスペースとして機能する。またチーム関係者のオフィスとして、さらに戦略立案を行なうミーティングスペースとしての機能も持っている。各チームのスタッフ間でモーターホームを行き来して交流することもある。ちなみにスゴウのモーターホームには、パイハチのためのスペースが設けられているとか。

# CF以外にもこんなレースが

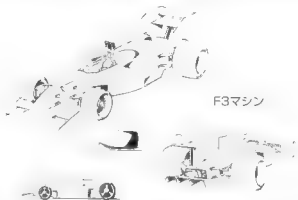
モータースポーツ界の異種格闘戦、キングofキングスをめざしたCFGPX。もちろんこの世界には、他にもたくさんのレースがある。ここでは、さまざまなレースに登場するマシンを紹介しよう。

## ■フォーミュラレース

F1マシン

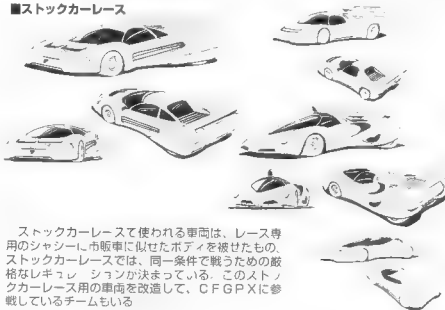


F3マシン



レギュレーションの余裕が大きいCFGPXとは真逆の、厳しい同一レギュレーションで戦うフォーミュラレーサー。CFGPXのドライバーも、フォーミュラレーサー出身の者も多い。これらは菅生修の乗っていたF3マシン(右)と、F1マシン(左)。ちなみにこのF1マシンにはノーツも乗っていたことがある。

## ■ストックカーレース



ストックカーレースで使われる車両は、レース専用のシャシーに市販車に似せたボディを被せたもの。ストックカーレースでは、同一条件で戦うための厳格なレギュレーションが決められている。このストックカーレース用の車両を改造して、CFGPXに参加しているチームもある。

## ■全日本選手権



かつてはCFGPXの予選とされていたことからわかるように、CFGPXとはほぼ同一レギュレーションのレース。明日のフルタイムチャンピオンをめざすものが、まず目標にするレースといえるだろう。

## ■草レース



レースごとにレギュレーションを決めるような、気象な入門レース。とはいえ、多くのドライバーがこういった草レースからその経験をスタートさせている。参加車種は、市販のスポーツカーを改造したものが多く、かつルマン24時間レースもそこから「大いなる草レース」と呼ばれていた。

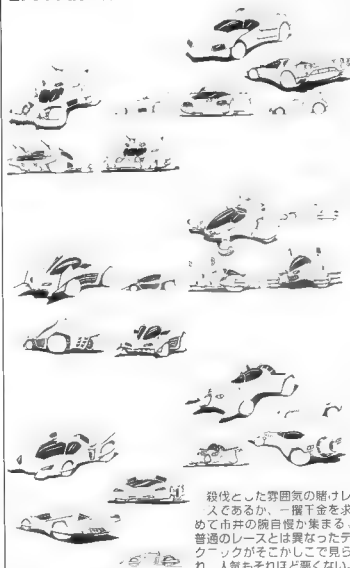


## ■ファイアーボール



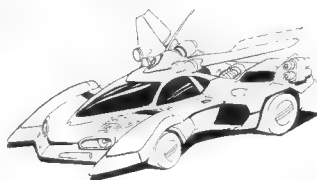
何でもありのこのレースは、サーキット、オフロード、公道のチャンピオンたちが集まってきた初期のC F G P Xの雰囲気色濃く残している。実際C F G P Xでも、トラックやオフローダーが活躍した時期がある。

## ■クラッシュレース



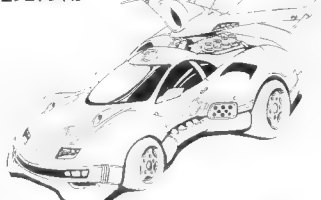
殺伐とした雰囲気、賭博の賭、オレ入とあるか、一攫千金を求めて市井の腕自慢が集まる。普通のレースとは異なったデュークがそこかしこで見られ、人気もそれほど悪くない。

## ■ファイアーボール仕様アスラダ



ファイアーボールに参加するためのギミックを付けたアスラダGSX。アスファダGSTに近い雰囲気になっている。

## ■プロトジャガー

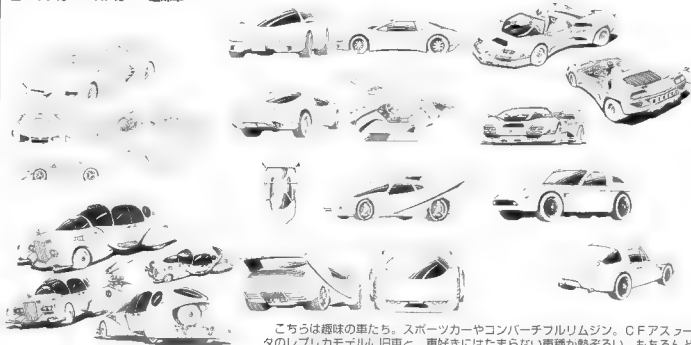


市販車のプロトZをノリド加賀が、自分で車レース仕様で改造したマシン。クラッシュレースや車レースなどで活躍した。スモークディスチャージャーなど、賞金レース用の装備も搭載している。本人曰く「あと3段階はアップ」可能だそうだ。

# サイバー世界の車たち

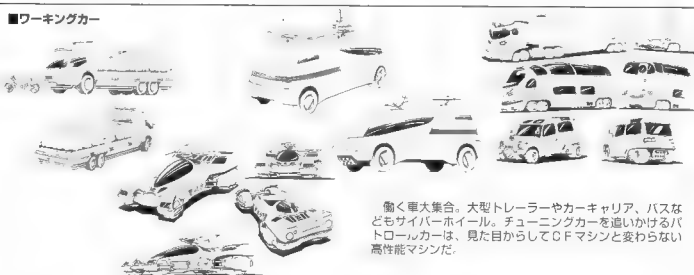
クリーンな水素エンジンや電動モーターで駆動し、サイバーシステムに管理されるサイバーホイール。CFマシンに匹敵するような高性能なスポーツカーから、大型トラック、小さなシティコミューターまで、いろいろな車が町中で活躍している。

## ■ハイソカー・VIPカー・趣味車



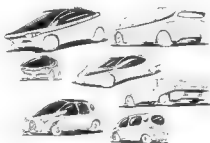
こちらは趣味の車たち。スポーツカーやコンバーチブル、CFアスファルトのレプリカモデルに旧車と、車好きにはたまらない車種が勢ぞろい。もちろんどれも水素エンジンだ。

## ■ワーキングカー



働く車大集合。大型トレーラーやカーキャリア、バスなどもサイバーホイール。チューニングカーを追いかけるパトローカーは、見た目からしてCFマシンと変わらない高性能マシンだ。

## ■ワーキングカー



いつの時代にも最も数が多いのは、ファミリーユースの自家用車。ファミリーカーだけでなく、かわいいうち型コミューターもしっかりサイバーホイールになっている。

## ■シティコミューター



# 各国サーキットとグランプリ事情

CFGPXの舞台となる各国のサーキットやコース。いくつもの戦いのステージとしてファンの思いを受けとめてきた。ここではCFGPXの舞台となるコースの種類について、簡単に説明してみよう。



## ■常設サーキット

いわゆるクローストサーキット。通常レースの世界では最もポピュラーなコースだが、長大な距離で競うことの多いCFGPXでは、レースを可能なサーキットは限られてくる。

## ■公道コース

一般道路や高速道路など公道を閉鎖して開催されるレースコース。2点間を結ぶラリーレイド方式と、巨大なサーキットとしてレイアウトされる方式がある。どちらも次で述べる、サーキットとの組み合わせコースとなることも多い。

## ■サーキット+公道コース

スタート/ゴールを常設サーキットに設定し、途中で公道に出て行くレイアウトのコース。中には2015年の最終戦日本GPのように、北海道のニセコサーキットをスタートして、ゴールは富士岡サーキットと、長距離を結ぶコースもある。

## ■オフロードコース

コースの一部にグラベル（未舗装）地帯があるなど、オフロード部分を有するコース。かつてはアングラの山脈越えや、アフリカの大地を走り抜ける完全なラリーコースもあったが、2016年のレギュレーション変更よりこういったコースはなくなった。

次のF62からは、2016年の第10回大会～2022年の第17回大会までに行われた各大会のなかから、代表的なレースの開催とコースを見事に再現している。

# アフリカGP

## 雄大な大自然の中で開催されたビッグイベント

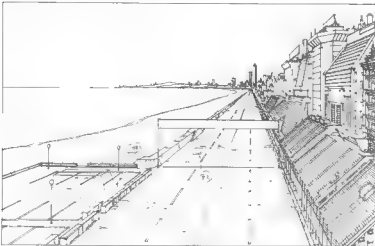
オフロードセクションでの戦いが行われていた第10回大会までは、過酷な大自然と戦うラウトの人氣が高かった。ここアフリカでの戦いは、サーキットをスタートした後、大自然の中をひた走ることとなり、各マシンの耐久性及び汎用性が問われるレースだった。オフロードセクションが廃止された後のアフリカGPの見所

は、やはり熱さとの戦い。エンジンパワーが出しにくいうえに、タイヤのバーストの危険も非常に大きくなるのだ。また、寒暖の差のために2018年には突如濃霧が発生し、サイバーステムに頼ったレースになったことも話題となった。

## ナイロビタンザニアナショナルパークコース

2015 第7戦

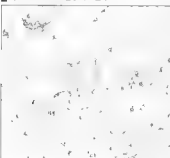
■ゴール地点・メインスタンド前



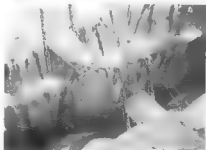
2015年の第10回大会では、首都ナイロビからキリマンジャロを越え、東海岸までの過酷なラリーレースが開催された。スタート地点となるナイロビ・アバーディアサーキットから、全行程1860kmを2日で走破するという過酷なコースだ。コースもアドベンチャーラリーといえる環境で、グースト時に砂塵を巻き込んでエンジンノロするマシンも出た。



■オフロードセクション



予選やスタートこそサーキットで行われるものの、ルートの大半がオフロード。郊外に出るとルートすらはつきりなくなる。オフロード系のマシンが非常に有利になるコースであった。大チャンスをするためにファンシシステムを利用したマシンや、イナフを避けるために涸れた河床を走るものも各自のマシンの能力をどう発揮させるかが勝負の分かれ目となった。

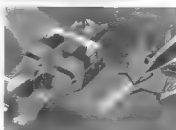


アフリカの大自然がドライバーの障害となるテクニカルコース。前半こそ道らしいものはあるが、後半は道なき道を突き進む。ときには、象の群が通り過ぎるのを待ち、イナフの群に襲われることも。また、標高5800mの過酷「神のすむ山」では、雪道を進むも、クレバスに架かる橋が壊れていたりと、まさに自然そのままを相手に走るのだ。

## AFRICA GP BEST Competition

アフリカGPはケニアが舞台で、2015年の第10回大会ではオフロードが主体だった。しかし、FICCYのコンフィグが改定されたことにより、2016年以降はシンジャントロプスサーキットへと切り替わる。第14回大会からは南アフリカのキンバリーサーキットへと会場が移り、アフリカGPは行われなくなった。

2015 第7戦



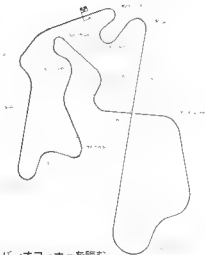
ノリート加賀にアオイのメインライバーとしての座を奪われ、さらに初日は最下位になるという屈辱も味わった新来直輝だが、2日目はハングリーな走り方で、ライバルたちを追い抜いていった。1ループ前でカス欠となり優勝は逃したが、彼が大きく成長したレースとして、今もファン的心里に残っている。



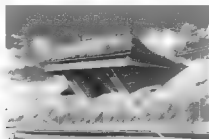
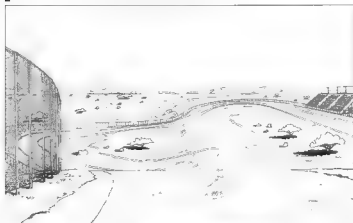
# ジンジャントロプスサーキット

2016 第8戦  
2017 第4戦  
2018 第10戦

■コ スレイアウト

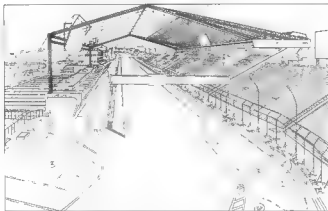


■ピネットコーナーからパノコーナーを臨む

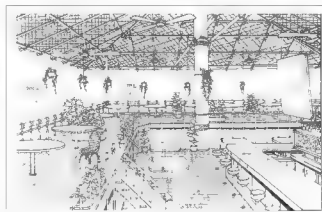


気温35度を超える、サバンナの大地にアスファルトが浮き上がっているかのようなコース。緑地は、都市型コースに比べて非常に少ないが、アフリカンレストランや噴水など、観客が楽しめる施設がいくつも点在している。第11回大会では、風見ハヤトの「イナシャルトリフト」のデビュー戦コースとなったが、路面温度は50度を超えたため、タイヤの内部温度は116度にも達した。

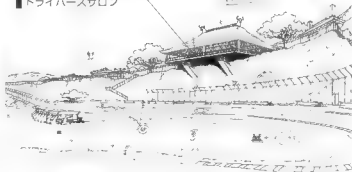
■メインスタンド前



人類最古の化石にその名を由来するジンジャントロプス。ビットごと覆う巨大な透明な屋根が、ホームストレート上に設置されている。ヘアピン弯は、快適なドライバースゾンが用意されるなど、熱さ対策がしっかりしたサーキットだ。



■ドライバースゾン



2018 第10戦



第13回大会の第10戦は、ミルクのような濃い霧の中のレースとなった。決勝前にH.クレイトーの口車に乗せられ、冷静さを欠いた新条が、風見ハヤトたちの隙を抜こうと折り込むが、ハヤトはエネクトファンによるダウンフォースを利用してこれを回避。新条はクレイトーと衝突し、コースアウトしてしまった。

実はジンジャントロプスマイスタというへき人物が、風見ハヤト。彼は2016～2018年に開催された3戦すべてで優勝している。



# アメリカGP

## 多彩なサーキットで繰り広げられた名勝負

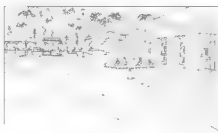
開幕戦や第2戦など早い時期に開催されることが多いアメリカGP。開幕間もない独特の華やかな雰囲気の中で戦いが特徴であり、毎年各チームの新マシンや戦法の探り合いなど、パドックでの戦いも熾烈なGPとなっている。

2016年までのオノロードコースを含むGPでは、グラントキャニオンコースの多彩なセクションが人気を呼んだが、その後はおもにマンハッタン島市街地サーキットでGP開催が行われている。

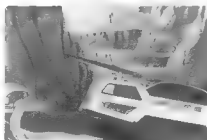
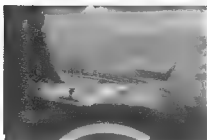
## グランドキャニオンレースコース

2015 第1戦

市街地コースレイアウト

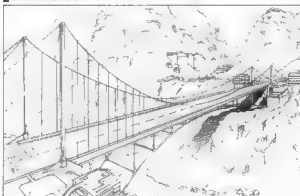


市街地セクション、グランドキャニオンセクション、砂漠セクションの3つの異なった顔を持つ。一周50kmにおよぶこのコースを8周、全行程300kmに達する過酷なレースで、高低差も13/2m以上。エルコンドルシリーズのように可変シャーシでない限り、3つのセクションのどこかに重点をおいたセノティングをする必要があり、チームごとの作戦が注目されるレースだ。

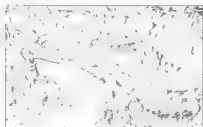


円を描くような360Rは、十分な減速と的確なコーナークラックが必要だ。その先にはファントムジャンと呼ばれる吊り橋があり、シントラノールの名所となっている。平均時速200kmで走りながら、大い300近い下りコーナーで連続するため、レーシングブレーキについても加熱して効きにくくなる。そこへ橋をトップスピードで渡った直後、60Rの左カーブが待っているためコースアウトしやすいのだ。

ファントムジャン



雄大な渓谷内を走破するグランドキャニオンセクション。一般道とはいえ、かなりの高速コースとなっており、ブラインドコーナーの攻略がポイントである。



## AMERICA GP BEST Competition

アメリカGPではこれまで、3つのコースが使われてきたが、その中でも一番多く使われてきたのがマンハッタン島市街地サーキットだ。FICCYのコンフィグ改定により、オフロードコースのあるグランドキャニオンレースコースが使われなくなってからは、どのサーキットもメビートを出しやすいコースが中心だ。

2015 第1戦



ハヤト、新条、大友といった新人たちにとって、世界大会最初のレースとなったのが、グランドキャニオンレースコースでの第1戦だった。しかし、この大会ではロベとシェーマハの対決の方が、注目度は高かった。この勝負を制したのはシェーマハで、これ以降、彼は大会の注目株として大いに活躍することになる。

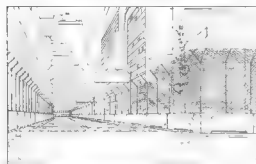
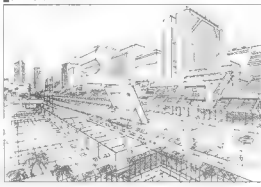
# マンハッタン島市街地サーキット

2018 第2戦  
2019 第1戦  
2020 第1戦  
2021 第1戦

コースレイアウト

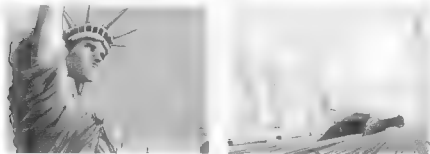


パークアベニュー



ストリート&アベニューの  
直角コーナー

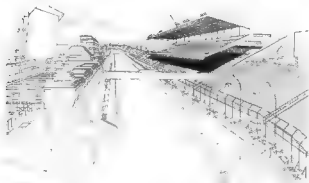
オノードセクションが廃止された2016年シーズンから6年連続で使われたアメリカGPを代表するコース。セントラルパークの周辺一般道を利用したサーキットで、レイアウトの大半が比較的長めのストレートの後に直角コーナーが待ち構える組み合わせ。CFで使われる市街地コースの中でも、ひとさきブレーキに厳しい難コースとなっている。



自由の女神がそびえる市街地サーキット。ストレートと90度コーナーが中心の高速コースで、一般道路を使用した路面の両端には超高層ビルが建ち並んでいる。ここでブースト加速せず、最高速度600kmオーバーを記録したのは、第14回大会、CFデビュー戦にもあたるフィル・フリッツのアイアールザード。

# フロリダフォートワーススピードウェイ

2022 第1戦

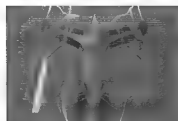


アメリカのモーターシーンを牽引してきたインディカーレース、そのファンにはなじみの深いテキサスのサーキットで、CFGPPXの中でも屈指の超高速サーキットであり、トップスピード勝負という部分がある。また、速度差がある場合、コーナーでのブロックはかなり難しくなる。



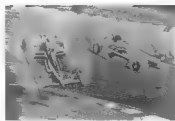
通常のサーキットはコーナーの外側にサントップをよく用いているが、このコーナーでは一部に芝生を使用。さらにストレートの両端も芝生と覆い、独特の美しさを表現している。

2020 第1戦



アオイチームの実権を名雲京志郎が掌握したこの年、開幕戦のアメリカGPはP.フリッツと彼が駆るアルザートの独壇場となった。同じアルザードに乗る同僚のブリード加賀に40秒以上の差をつけて、K.L.V.ランドル以来となる新人初のポールトゥーウィンで圧勝。CFに新時代が来たかと思われた。

2022 第10戦



出場停止処分が解除され、アオイがCFに復帰したが、レースは圧倒的な速さで昨年のワールドチャンピオンに輝いたハヤトと、GIO社製エンジンを積んだアスラダが圧倒的な速さで勝利。旧式のエクスペリオンで臨んだ加賀は、L.アンハートといった格下ですら追い抜かれる有様でマシンの力不足に泣いている。

Q42 バルセロナブルーサーキットにある、道を横断して2つに分岐しているコーナーの名前は？

①ケルベロスコーナー ②マメイドコーナー ③バルセロナコーナー

# イギリスGP

## 特徴あるサーキットが人気のGP

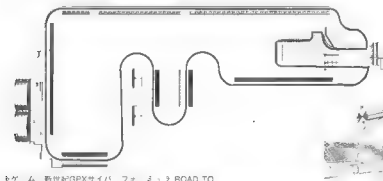
イギリスGPは毎年カレンダーに入れられている人気のGP。まったく違った両極端なサーキットが選ばれていることでもファンの間で人気が高い。ポストブリッジやマンチェスターの両サーキットは、空港の滑走路を利用したサーキットであり、長大なスト

リートでの全開勝負が見所となっている。逆にソールズベリーサーキットは、ヘックスバンクに代表される超テクニカルサーキットであり、足回りに強い負担を強いることでメカニックから恐れられている。

## ポストブリッジ空港特設サーキット

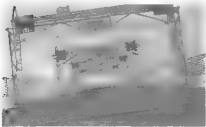
2015 第5戦  
2020 第9戦  
2021 第7戦  
2022 第7戦

### 空港部分



トゲム 新設GPXサイバ ファミュラ ROAD TO THE INF NITY 3 , 登場するコースを掲載しています

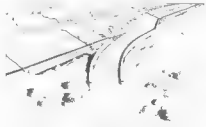
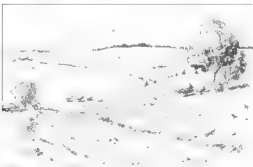
滑走路のそのまま使ったストリートが特徴的なポストブリッジ。第10回大会では、このストリートエントの直角コーナーをクリアした後、オフロードセクションに入るといふノイアウトが用意されていた。当時はまた最高速400km/h前後だったとはいえ、変形システムを持たないマシンにはかなりつらいサーキットであった。



### オフロードセクション



なんといっても特徴的なのは、飛行機の滑走路をそのまま利用した全長3000メートルをゆうに越えるストレート。ここでは時速400kmオーバーでマシンが走り抜けるが、その先には90度の「地獄のカーブ」があり、減速のタイミングが勝敗の決め手だ。また、オフロードコースの「サイバー破りの丘」は、ジャンピングス波特ともなっている上りの急斜面、うまくジャンプしないとそのまま地面にマシンを叩きつけられるという、このコースのもう1つの難所でもある。



第10回大会等で使われたオフロードセクション。高速の空港部分からグラベル（未舗装路）への突入は、CFシステムがあって初めて可能となった。

## ENGLAND GP BEST Competition

イギリスGPは空港を利用した特設サーキットを使うこと大きな特徴となっている。第10回大会ではポストブリッジ空港特設サーキットにインロ トコースも組み込まれていたが、現在は完全なサーキットコースとなっている。これらのサーキットでは、滑走路を生かした直線での勝負が見とろになっている。

### 2015 第10戦



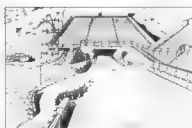
カナダGPで負傷した風見ハヤトがスーパーアスファルトに乗り換えて、CFに復帰したのかこの第5戦 PPを獲得したもののマシンはまたメンテナンが十分ではなく、決勝ではサスペンション異常により可変シャシが動かなくなるという事態になったが、勝利に対するハヤトの執念が突り、CF切勝をものにした。



## ソールズベリーサーキット

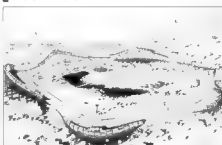
2018 第5戦  
2017 第6戦  
2016 第5戦

かの有名な巨岩遺跡ストーンヘンジが見下ろすソールズベリーサーキットの代表的存在で、多彩なコーナーレイアウトや2か所の立体交差などトリッキーなレイアウトが魅力である。特にバックストレートから、上から見ると6角形に見えるヘックスバンクへの進入、さらにヘックスバンクの先にあるトンネルになった最終コーナーがドライバーの難所である。

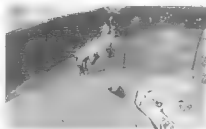


ヘックスバンクの先に待ち構えるトンネル。トンネル内に最終コーナーが設けられている。

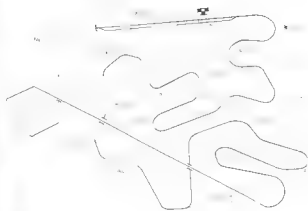
### ■ヘックスバンク



短い直線とバンクコーナーが連なるヘックスバンクでは、高Gがマシンやドライバーを苦しめる。



### ■コースレイアウト

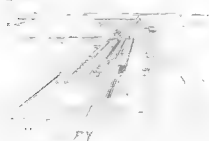


ハヤトがゼロの領域に初めて達したのが、第12回大会の予選で走ったバルチェロコーナーの手前だった。全体的にコーナーの目立つコースではあるが、実はCFGPX屈指の高速コースで、イルバローネストレートからヘックスバンクを出るまで、アクセルは踏みっぱなしになる。さらにヘックスバンクはドライバーにかかる重力が変則的で最大6Gにもなり、その負担は驚異的。なかには矢神してしまう者もいて、実際、ハヤトとK L V ラントルが接触大事故を起こしたのもこのバンクだ。

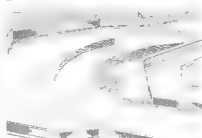
## マンチェスター空港サーキット

2019 14回大会 第8戦

### ■滑走路進入方向より



### ■メインスタンド前



本来は滑走路であるメインストレート。コース幅もあり、トップスピードに乗せやすいサーキットだ。

ポストブリッジ空港特設サーキットと同様に、地方空港設備を利用したサーキット。メインスタンド前からは、長いメインストレートから第一コーナーへの飛び込みがよく見えて迫力満点。

### 2017 第5戦



開幕4連勝中のハヤトと、それを追うラントルとのテストヒートが繰り広げられた第5戦。周囲遅れのHクレイトが両者の間に混入するなか、残り18周でお互い、プースト加速で勝負を仕掛けた。しかし、ヘックスバンクでハヤトとラントルのマシンが接触。両者ともクラッシュし、一時CF引退となる大惨事になった。

2016年にアイZIPノーマンショから復帰したKシューマッパ。その復帰初戦がこのイギリスGPだった。



イギリスGPで優勝した後、6戦中4度の優勝という驚異的な勝率で総合成績3位となり、その強さを深く印象付けたのだ。



# オーストラリアGP

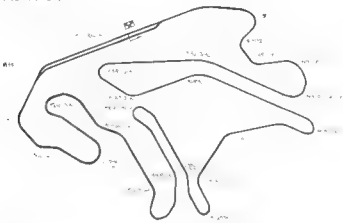
## オセアニアサーキット

13回大会以降、最終戦開幕にアジア・オセアニアの連戦が用意されるようになり、オーストラリアGPも、シドニーサーキットを使って開催されている。1年を通じて気温の差が10度ほどしかないシドニーでは、基本的なマシンセッティングは比較的用意しやすい。だが、天候の変化が極端なことでも知られており、一気に

15℃も冷え込むクールチェンジ現象や、突然の豪雨などのハプニングもしばしば発生する。若干15歳で史上2人目のダブルファンになったハヤトが経済の快進撃をはじめたきっかけとなったレースも、土砂降りの中で開催されたオーストラリアGPである。

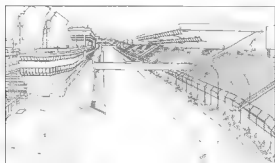
## シドニーサーキット

### コースレイアウト



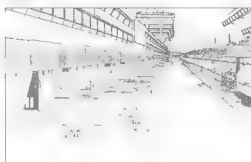
2016 第4戦  
2017 第11戦  
2018 第12戦  
2020 第15戦  
2021 第11戦  
2022 第11戦

オーストラリアGPは現在まで、ここシドニーサーキットで開催されている。3つのヘアピンを有するテクニカルなサーキットで、それ以外のコーナーのレイアウトもややトリッキー。また、ヘアピン前後のストレート部分が長めに用意されているので、ブレーキにも大変厳しいサーキットとなっている。コースレイアウトから中低速のテクニカルサーキットと思われるが、ノースを使う機会も多く豪快なオーバーテイクが期待できるサーキットだ。



メインスタンド前

シドニーサーキットの施設設計は、非常にオーソドックス。しかし、メインスタンドに大さめの屋根が用意されるなど、観客への配慮は怠らない。観客用のモーター車多数台用意されており、特にコントロールライン前には2台並べて設置されている。



ピットロード



若干水はけが悪い路面のコースで、雨が降ると水たまりがでやすく、これにタイヤを取られてトラップになるというケースが多い。またコーナーが多く、マシンパワーの差が出にくいコースでもある。その中でもソルダ コーナーは、比較的バトロになりやすい場所で、ハヤトが得意とするコーナーでもある。

## AUSTRALIA GP BEST Competition

オーストラリアGPは第11回大会のみ第4戦だったが、それ以降は最終戦またはその直前の試合になるとことが多い。第15回大会では、すでにハヤトがワールドチャンピオンの座を射止めていたで消化試合の感があったものの、それ以外の年ではわずかなポイント差を争う、激しいレース展開になることが多い。

2019 第12戦



熟成したマシンパワーで、グーデリアンが独走した第14回大会。それでもオーストラリアGPでハヤトが勝利し、クエリアンが4位以下なら逆転優勝となるはずだった。だが、F.ハイネルのブロックに行く手を阻まれた挙げ句、無謀なコーナリングでハヤトは連中リタイア。グーデリアンは初のチャンピオンに

# カナダGP

## 豊かな自然の中にある、特徴的なサーキット群

本書で取り上げた第10～第18回大会まで、欠けることなく開催されているカナダGP。だか使われたコースは、CFのシステムがあってこそといえる極端なテクニカルコースのジャスパー・マリンレイクと、高速サーキットであるコバルト・モントリオール

の両サーキットと対照的なコースで行われている。また毎回序盤戦で登場するGPであるため、その年の動向を判断する材料として毎回注目を集めている。

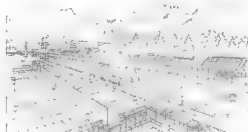
## ジャスパー・マリンレイクサーキット

2015 第4戦  
2020 第3戦

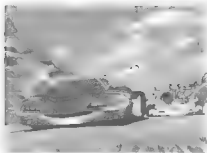
カナディアン・ロッキー最大の氷湖湖ジャスパー・マリンレイク至近の自然の中に位置し、ホームストレート以外は全面にわたって連続コーナーという超テクニカルなサーキット。ブラインドコーナーも多く、またコース全体がホームストレートを含め、普段は一般公道であるため、エスケープゾーンも極端に少なく、ライン取りに失敗すると即リタイアという危険と背中合わせなコースといえる。

### コースレイアウト

### 公園内パドック裏



ホームストレート周辺は、サーキット設備が整備されており、グランドスタンドやピットなどが常設されている。普段パドック部分などは公園の施設として開放されており、GP開催時のみサーキットとして使用されている。



ブラインドコーナーだらけのコース。複雑なカーブも多いので、コースレイアウトをしっかりと頭にたたき込んでおかないと、1周目からいきなりコースアウトする場合がある。また、コースの大半は森林地帯の中にあり、舗装された路面上はいつも湿っているため、まかのサーキットより滑りやすくなっている。

## CANADA GP BEST Competition

カナダGPではコバルトサーキットがもっとも多く使われている。残り2つのサーキットのうち、ジャスパー・マリンレイクは嵐見ハヤトが乗るアスラダGSXが大クラッシュしたコースとしても知られている。また、第15回大会でもマシン不調で自分からリタイアするなど、ハヤトには相性が悪いコースたと言える。

### 2015 第4戦



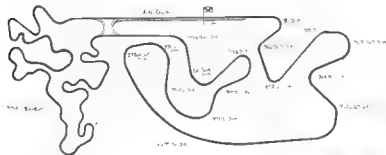
予選中、軽快にアスラダGSXを走らせていたハヤトだったが、突然ブースト加速によるオーバースピード状態に陥り、そのままコースアウトしてクラッシュ。コクピット以外は破壊して、そのままリタイアすることになった。父の死を知ったハヤトが精神的に不安定な状態になったのがクラッシュの原因らしい。



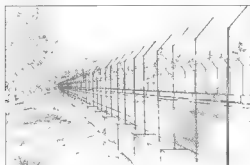
## コバルトサーキット

2016 第3戦  
2017 第2戦  
2018 第2戦  
2021 第4戦  
2022 第4戦

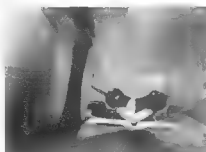
### コースレイアウト



### メインスタンド近く



コバルトサーキットやジャスパーマリノイレイクサーキット周辺には、ほとんど人家がない。メインスタンド周辺のコース脇ですぐに森が始まるような大自然の中で戦いが行われているのだ。



森の中に敷設されたトップフューエルは、かなり緩やかなペースでほとんどストレートに近い。各ドライバーはここをブースト加速のポイントとし、競合を競い合っている。第11回大会では、風見ハヤトがブースト加速を制限時間を超過して使い続け、ついにエンジンブローとなった。

舗装整備されたオンロードサーキットとグラベル（未舗装）セクションのオフロードサーキットが併設されたサーキット。CFGPXでは、オンロードサーキット部分だけが使用されている。ジャスパーマリノイレイクと対照的な高速サーキットであり、非力なマシンでこのサーキットを戦うのはかなり厳しい状況になる。



このコースの大きな特色は、小さな池のそばにヘリポートを設置しているところ。ドライバーの事故などに迅速に対応できるよう、救急車と救急ヘリが常駐している。第17回大会では、新条直輝のコースアウト時に、救急車が出動している。

## モントリオールサーキット

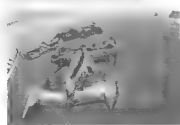
2019 第3戦

モントリオール市内の公園に位置し、非常に交通の便のよいサーキット。コバルトサーキット同様の高速サーキットであるが、普段ほとんど使われることがなく、路面状況はあまりよくない。CFでは2019年の第14回大会のみ使われた。

2019年シーズン序盤は、風見ハヤトと、K.L.V.ラントルの一騎打ちの感があった。ここモントリオールでも、ハヤトとラントルのワンツーという結果になった。



2022第4戦



打倒ハヤトのため、星野に乗り換えたものの、マシンにまだ振り回され気味な加賀は、アンドルやアンハトラとのバトル中に焦りを隠さなかった。一方のハヤトもアスラーダのEVコンバータがオーバーヒートするなど、マシン不調に苦しんでいる。加賀とハヤト、いずれもマシンに振り回されたレースだった。

毎シーズン確実にポイントゲットを行っていたF.ハイネルだが、彼が最後に表彰台の中央に上ったのは、2018年のコバルトサーキット。自ら開発したシュテールを駆り、ある意味彼自身の絶頂期であったといえるだろう。



# スペインGP

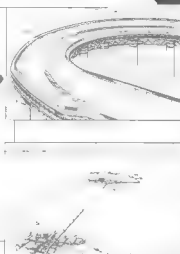
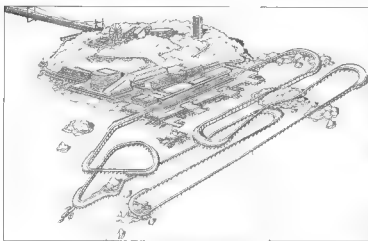
## 中盤戦の熱い舞台となる情熱の国のサーキット

洋上に浮かぶレースの島、バルセロナブルーサーキットで行われるレースが有名なスペインGP。バルセロナブルーは、30m以上の高低差を有する立体的なコースで、荒天時に波をかぶることのあるバックストレート=マーメイドストレートや、岩を挟んでコースが分離し再び合流するケルベロスコーナーといった挑戦的

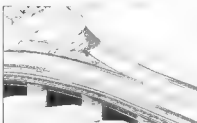
なレイアウトも有名だ。また、カタルニアサーキットは総合的なマシンパフォーマンスが問われるサーキット。各マシンの信頼性が上がってきた中盤戦の舞台となるだけに、毎回激しい戦いが行われる。

### バルセロナ ブルーサーキット

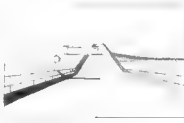
2015 第8戦  
2016 第9戦  
2017 第9戦  
2018 第9戦  
2019 第9戦  
2021 第9戦



コースの大部分が洋上に作られた高速サーキット。立体交差なども多用して作られたトリッキーなレイアウトで、高低差も30mを超える。特に注目すべきは、マーメイドストレートだ。第3コーナーから約10%の勾配で下るこのストレートは、CFGP中でも特に最高速に乗せやすい部分。ただし、コースが海面からわずか3mしか離れていないため、路面が部分的にウェット状態となり、ハンドリングに苦労する。また、荒天時には波が直接CFマシンを押し流すことも。



■ケルベロス コーナー



■マ メイトストレート



岩を挟んでルートが分岐するケルベロスコーナーでは、ティルトウゾーズで走行していたマシンが、左右に分断して走行した場合、合流地点で接触事故をおこしやすいことで知られている。バトル中の相手とは違うルートに入った場合は、お互いのマシンスピードに注意が必要だ。

### カタルニアサーキット

2020 第5戦  
2022 第8戦

低速・中速・高速コーナーがバランスよくレイアウトされたコース。比較的長いストレートもあり、マシンの総合力かがはっきりと表れるサーキット。

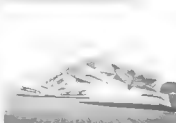
また、タイヤに厳しいサーキットとしても知られ、メカニックの腕の見せどころとなっている。



## SPAIN GP BEST Competition

海上に作られたバルセロナブルーサーキットは、海面の影響をとても受けやすいコースとして知られており、過去にはレース中、波に飲まれたマシンもある。ここでは天候をうまく読みとる勝負の難しさ。もう一つのコースであるカタルニアサーキットは地上に作られたソフトなコースである。

2015 第8戦



マーメイドストレートでF・ハイネルが波に飲まれるなど、波乱の多かったこのレースでは、風見ハヤトとK.L.フントルがファイナルをむき出しにして戦った。この2人の勝負を決めたのは、ケルベロスコーナーでの駆け引き。エフェクトファンを駆使し、ランドルをかわったハヤトがこのレースに勝利した。

# 中国GP

## アジア・オセアニア連戦はここから始まる

国際レースの公式戦としては2018年の第13回大会でアジアGPとして、九龍半島特設サーキットが使われたのが初めての開催であり比較的历史は浅い。だが、シーズンの山場となる第10戦の舞台となることが多い中国GP。ほぼ毎シーズン、最終戦まで優勝争いがもつれこむことになるCFGPXでは、この中国GPは重要な

ポイントとなることが多い。

市街地の仮設サーキットを使用していたが、2022年の第17回大会からは常設のクローズドサーキットである深圳サーキットが舞台となり、2015年の超未来以来絶えている中国チームの参戦も期待されるようになっている。

## 九龍半島特設サーキット

2018 第11戦

コースレイアウト



中ゲーム「新世紀GPXサイバード」の「THE INFINITY 3」に登場するコースを模倣しています



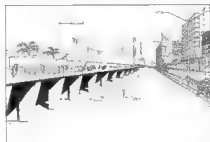
香港の市街地をそのままサーキットにした市街地コース。道幅が狭くオーバーテイクポイントが限られたテクニカルコース。ロングストレートエントの減速勝負も人気の高い競戦ポイントだ。観客の安全のためコース全域にわたってウォール（壁）が設置されており、エスケープゾーンは皆無に等しい。そのため、コーナーでふくらみ過ぎると即クラッシュという危険なコースでもある。



2019 第10戦  
2020 第10戦  
2022 第10戦

## 香港市街地サーキット

九龍半島特設サーキットを改修したコース。レイアウトはほぼ同じものとなっている。トンネルなど、限られたブーストポイントに有効に使うことがこの攻略のポイントとなる。トンネル出口からS字を抜けた後に登場する直角はこのコースの名物。フルブレーキングで減速し通過したあとの立ち上がり勝負で、毎回激しいバトルが繰り広げられる。



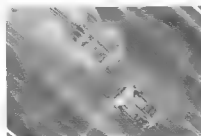
## 深圳サーキット

2022 第10戦



中ゲーム「新世紀GPXサイバード」の「THE INFINITY 3」に登場するコースを模倣しています

香港や上海と同じ経済特区深圳に建設されたサーキット。香港の市街地サーキットと異なり、コース幅も広く、コーナーでのオーバーテイクも頻繁に見られる。ストレートエントにヘアピンが設けられている部分があるものの、コーナーの半径も比較的大きい高速サーキットだ。また、ブーストポイントも多い。



**CHINA GP  
BEST  
Competition**

中国GPは第13回大会から会場に選ばれており、CFの大会としては新興の部類に入る。コースは当初、九龍半島特設サーキットが使われていたが、翌年からは3年連続で香港市街地サーキットが使われるようになった。また第17回大会からは深圳サーキットがレース専用の会場として使用されるようになっている。

2018 第10戦



アオイ解雇の危機に陥った新参者陣が進退をかけ、必死のレース運びで優勝したのがこの年の中国GPだった。ギアが途中でマフラーを起こし、一時はスノウのHクレイトーに追い詰められた彼だったが、逃げ切ることに成功。彼を援護することに専念した、フリード加賀の動きも大きかった。

# ドイツGP

## 中盤戦の要となる名勝負が続出

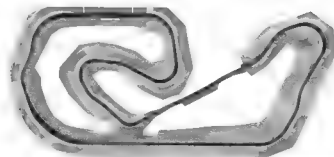
古くからの自動車大国ドイツでのGPは、第10回、第11回大会ではベルリンサーキットが使われた。ここはCFシステムがあつて初めて走行可能なサーキットで、完全ドーム型の斬新な設計のベルリンはCFファンからは人気が高かった。だが、CFシステムを使いこなせないと事故を起こす可能性がある危険な面を持ち、

事実第10回大会ではアルバトロスD D Tの太友譲二が1回退の原因となった大クラッシュをしている。その後はアウクスブルグサーキットやインゴルシュタットリンクサーキットといったオーソドックスなサーキットへと舞台は移ったが、ヨーロッパラウンドの要的存在であることは変わらない。

## アウクスブルグサーキット

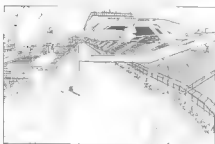
2020 第6戦  
2021 第6戦  
2022 第6戦

■市街地コースレイアウト



美しい緑の森を駆け抜けるミドルストレート、ストレートエンドに大きなバンクが用意されたバック（メイン、ストレート、そしてホーム）の3つのストレートを高速コーナーでつないでいく、高速サーキット。正確なライン取りでスピードを殺さないようにすることが要求され、同時にオーバースピードによるコーナーでのコースアウトがしばしば見られる。コースでもある。ブーストポイントは少ないものの、二段ブーストなどの高速対応のシステムを持つマシンには有利なコースだ。

ヤケム、新世紀GPXサイバーフォーミュラ ROAD TO THE INFINTY 3 に登場するコースを模範、いまだ



典型的な高速サーキットであるこのアウクスブルグは、第15回大会で風見ハヤトが初めて「1」ファインディングターンの「スライディング」スト

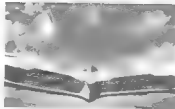


を試した場所でもある。とくにブーストは、メインストレートで使われるとその風圧で周囲の森林を大きく揺らした。

## インゴルシュタットリンクサーキット

2017 第6戦  
2018 第6戦  
2019 第6戦

中低速コーナーが多く、比較的非力なマシンでも旋回性能が高ければ十二分に戦力発揮できるサーキットだ。旧型マシンが上位に食い込むパフォーマンスを見せることも多く、ドライバーの腕の発揮しどころといえる。



## GERMAN GP BEST Competition

ドイツGPの大きな特徴は、変わったサーキットの存在だろう。特に第10回、第11回大会で使われたヘルンサーキットは、サイバースystemだけを頼りに走る、特殊なコースだった。だが、あまりにも他のコースと比べて異質で危険なからか、第12回大会以降は野外のサーキットが使用されるようになった。

2022 第6戦

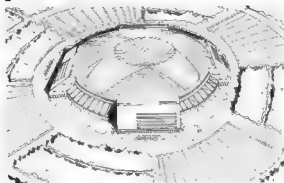


カナダGPで発覚した、アスラーダの設計ミスは、ドイツGPにて最悪の結果を出してしまっ。決勝開始早々にイエローフラッグが振られ、風見ハヤトはスタートすることすらできずにリタイアしてしまっのだ。開幕戦で自慢たっぷりだったスゴウのスタッフは落胆し、夜通してマシンを改修することになる。

# ベルリンサーキット

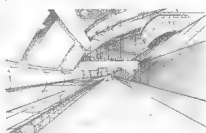
2015 第9戦  
2018 第8戦

## コース外観

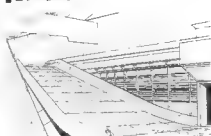


巨大なドーム型屋内競技場にサーキットが組み込まれた、GFならではの特徴を持つサーキットで、60mを超える高低差の中に立体的にレイアウトされたコースである。狭いトーン内でコースの総延長をかせぎ出すため20近い立体交差で複雑につなかっており、コーナーの数も多い。ドリフトを多用する選手には、タイヤの消耗との戦いが待っているサーキットだ。通常のサーキットとは異なり観客も大型モーターを通じて観戦することになる。

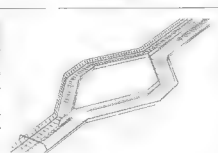
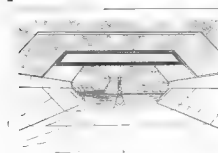
## メインスタンド前



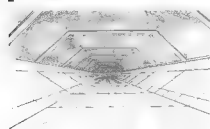
## ピットイン



## 可変シケイン

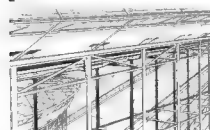


## ストレート



直接視認による操縦が難しく、そのほとんどをGFシステムによる指示に頼ることになるためマシンポテンシャルやドライバーのドライビング技術以上に、GFシステム自体の性能やデータの読み取り能力が勝負の行方大きく関与することとなる。たとえば特徴的な可変シケインは、左右のシャッターが上下に開閉しコースが変化する。通過中にシャッターが開閉すると停車を強いられるため、閉まっているタイミングを見計らって通り抜ける必要があるのだ。

## 立体交差



サイバーシステムが作り出した疑似解像映像と、音声によるナビゲーションによって走行する特殊なコース。視覚に頼ると距離感がつかぬ、クラッシュの原因となる。

大友がクラッシュする直前、サイバーシステムを切ってしまった。このとき、時速300m近くでトーン内を走ると、まさに光が通り抜けていくような錯覚に陥る。



## 2018 第8戦



インゴルシュタットサーキットでの第8戦。H.クレイトーが順調に勝利する一方、ハヤトは性能が色あせたアスラダでブリード加算に食いつき、かろうじて3位入賞。しかし、それは「ゼロの領域」とよばれる超知覚を使ったギリギリの成果だった。そして2位の加賀は、ハヤトの疲労をいち早く見抜いていた。

## 2015 第9戦



ハイテクサーキットとも呼ばれるベルリンサーキットで、Fハイネルは本拠を発揮し、トップのまま残り1周を迎えた。しかし、可変シケイン直前で新条直輝がブースト加速するという大きな駆けに出たシャッターが閉まるギリギリのところでシケインを通過した新条がそのままポール。ここの一番の勝負強さを見せた。



# 日本GP

## 新設計のサーキットが続々登場する名物GP

日本GPの舞台となるコースは、毎年のように変更されている。ある程度連続して同じコースが使われることが多いCFGPXの中ではこの点が特徴的だ。使われるコースも、常設サーキットあり市街地コースありとバラエティに富んでいる。毎回最終戦まで

はその1戦前の舞台となるため、優勝争いの舞台となることが多い。また日本は、この数年CFレースシーンを牽引してきた、スコウやアオイの本拠地であり、ファンの動員数も年々上昇傾向にある。

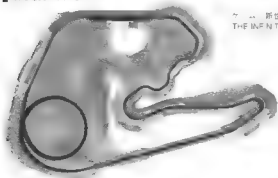
### 富士岡サーキット

2016 クオリファイ  
2015 第10戦  
2018 第12戦  
2021 第12戦

日コース外観



改修後レイアウト



新設計CFPXサイバーフォー ROAD TO THE FIN TV3 登場する 2018年 5月

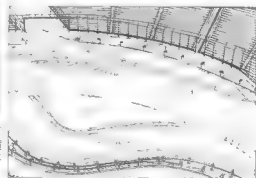
トーネードバンク



ミラージュコーナー



2015年の大改修によりトーネードバンクが登場。らせん状に作られたこのバンクコーナーは、フースト勝負のポイントにもなっている。その最大加速度は6Gを超えることもあり、ドライバーがGにより貧血を起こすブラックアウト現象もしばしば発生する。

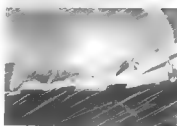


新サーキットのトーネードバンクをCFGPXで初めて走ったのは、2018年の第13回大会。フッド加賀と風見ハマトの伝説的な一騎打ちとなったラウンドだ。このときのトップスピードは時速620km。

## JAPAN GP BEST Competition

日本GPは毎年名勝負を生んでおり、日本を制した者がワールドチャンピオンになると言っても過言ではないだろう。また、風見ハマトや新条直輝、大友園といった日本人選手たちは、世界大会の切符を手に入れるべく富士岡クオリファイや全日本選手権で競いあってきた。

2018 第12戦

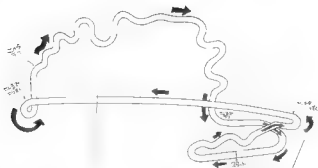


前年に負った重傷のため、一度は引退したK.L.Vランドルだが、第13回大会ではプリンス・ローセン・クロイツと名乗りスポンサー参戦した。予選でPPを獲得するなど、バンクを感じさせぬ才能を発揮したが、Hクレイトーとの接触でリタイアに終わる。しかし、翌年以降の活躍を期待させる見事な走りだった。

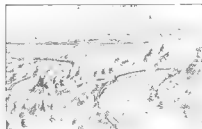
## ニセココース

2015 全日本選手権  
2015 第10戦

### コースレイアウト

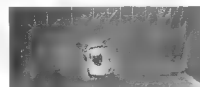


### グラベルセクション



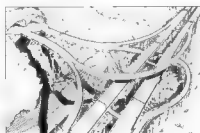
グラベルコースは過去にも事故が多いポイント。前半は林間コースのオフロードで砂塵が立ちやすく、一部では車幅2台半くらいの道幅しかないため接触しやすい。そして後半は原野。湿地帯もあり、サイバーのナビを重視した走りになる。

### 高速セクション

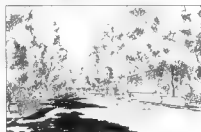


セコサーキットは北海道に作られた小型サーキット。サーキットからも、高速道路への進入が可能な設計で、市街地コースとの組み合わせができるようになっている。2015年の日本GPでは、サーキットから高速道路へ、さらにオフロードへと行き交する過酷なレイアウトが採用された。

### 大月ジャンクション



### 国道139号



2015年最終戦日本GPでは、このニセココースと富士岡サーキットで開催された。しかもニセコ〜富士岡間の1100kmにおよぶ移動もレースに組み込まれた。

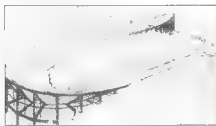
## 葛城サーキット

2016 第10戦  
2017 第12戦  
2019 第11戦

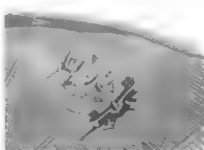
### コースレイアウト



### ダウンヒルバンク



ダウンヒルバンクは下りの6連バンクで、瞬間最大7G。ノーストなしでも時速600kmオーバーという高速ポイントだ。ここでブレーキを温存して、最高速勝負に持ち込む戦法は見ていて爽快である。



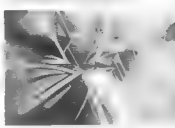
鈴城では、トップスピード重視のセッティングが好まれる。そのため、各車ダウンフォース不足を起こしかつて、コナレングに苦しむことになる。

### 2015 第10戦



ドイツGPでスゴウはスーパーアスラダをクワリッシュした。そこでハヤトは、アスラダGSXでニセコからずっと無給油・無整備で走り、浦和でスーパーアスラダに乗り換える策を提案する。あまりにも無謀な賭けに思えたが、燃料やタイヤの磨耗を抑えたハヤトの安定した走りによって、賭けは見事に成功した。

### 2016 第10戦



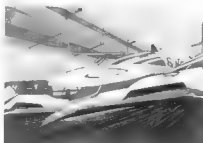
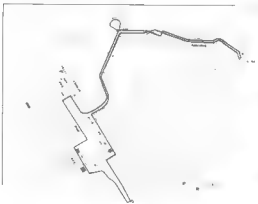
摂神経の負傷で一時はリタイアしようとしたK.シューマツハだが、ハヤトの脱得により再度レースに戻る。ここでランドルや新条らも彼と決着をつけるべく足並みをそろえ、6連バンクでの戦いに臨む。時速700キロを越えるスピードと強烈なGに耐えたハヤトが勝利したか、4人の差はわずか0.5秒という僅差だった。

## 湾岸特設サーキット

2020 第11戦

ビッグサイトがCFGPX会場への入場門となり、ベイエリア全体を利用した特設コース。総延長29.167kmとかなり大きな市街地コースである。超高速サーキットでありながら、致か所用急された直角コーナーのため、ストップアンドゴーもしばしば発生する。首都で行われる珍しいGPであり、交通の便もよく非常に人気が高い

### コースレイアウト



メインストレートであるインボーブリッジは、上下を分けて活用し、ブースト加速ポイントにもなっている。レースの両脇には金網やリンクリットなどで補強し、マンが飛び出さないように加工。市街地コースのため、コーナーの見通しが非常に悪く、難易度の高いサーキットとなっている。

### ブリッジ



ビッグサイトからレインホー・リンクシへ進み、首都高都心環状線を汐留で折り返すルート。レインボーブリッジでの残念なから、自動車専用道路部分での直接観戦はできない。

### 立体交差



ビッドレーンが設けられたビッグサイト周辺。ここに仮設のメインスタンドが用意された。また、ビッドの上の部分も観客席として開放されている。

## 新東京GIOサーキット

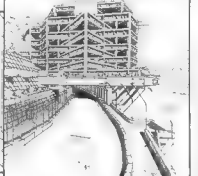
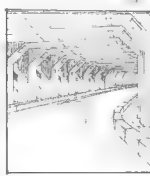
2022 第12戦

### コースレイアウト

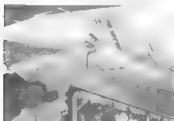


比較的最長い複数のストレートと、連続コーナーといったテクニカルな部分が組み合わされた大型サーキット。特にバックストレートでのブーストの後、6連続コーナーでのコーナリング勝負は、ドライバーの腕の見せ所。

### サーキットホテル下トンネル



6ヶ月、新設GPXサイバーフォー  
THE INFINITY 3.0...登場する 3.0 ミニマシン



客席のメインスタンドが、3層構成となっているマンモスサーキット。高級ホテルの下にあるトンネルコースとなっているのも特徴的だ。またモントレーコーナーでは、風見ハヤトの「リフティングターン」とブリード加賀の「ミッシュタ」の戦いがバトルの盛り上げられたことで有名。

2020 第11戦



開幕戦直前にアオイを解雇された新条が、ユニオンセイバからスポット参戦。ブーストをギョギョリまでパワーアップしたチューニングが功を奏し、日本GPを制した。しかしその一方、決勝直前にハヤトが名雷一味に拉致監禁され、レース中にもフリッツが悪質な道路妨害をするなど後味の悪さも残ってしまった。

2022第12戦



加賀と風牙、ハヤトとアムツタの最終決戦となったこの大会。ハヤトのリフティングターンが加賀のミッシュタンを抑えたかに見えたが、ファイナルフリップ最終コーナーで加賀がブースト加速をかけた。インシデントするもそのままハヤトを追い抜き、加賀はワールドチャンピオンの座を手にした。

# ノルウェー GP

## 多彩なサーキットで繰り広げられた名勝負

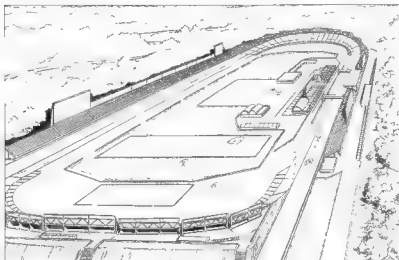
常設サーキットと市街地コースの組み合わせで開催されるノルウェーGPは、極寒の自然を利用して作られたコースでの開催となり、CFGPXの中でも最も過酷なラウンドと呼ばれている。特に市街地コースでは周囲を数メートルにも積まれた雪が壁を作り、雪と氷に覆われて最悪のコンディション。オフロードセ

クションがあった2015年の第10回大会では、除雪もされておらずコース全体がアイスバーン状態であった。オフロードセクションが廃止された2018年の第13回大会でも、除雪こそされていたもののコース表面温度は極端に低く、滑りやすくなっていた。

## スパーティースンサーキット

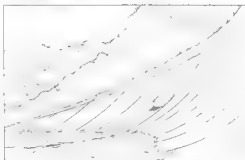
2015 第6戦  
2018 第7戦

### コースレイアウト

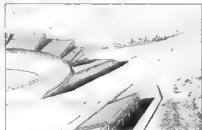


ノルウェー GPの開催地となるスパーティースンよ、オーバーコースのサーキットと一般道を組み合わせたコース。最終コーナーはオーディーンと名づけられた巨大なバンク1コーナーで、ブースト全開で通過可能な勝負どころとして人気が高い。

### オーディーン



### 第三コーナーから外へ



### オフロードセクション



### スーパーバンク1コーナー



マシンのラシャーターまで凍りつかせるという氷世界のコース。路面もほぼ全面がアイスバーン状態となり、各車はドリフトさせてコーナーを曲がる。そのため、タイヤの消耗度よりドライバーのテクニックに応じて差が開いてしまうのだ。最終コーナーは、マシンかしのさそり、言うバトロポイントだが、アクシデントの起こりやすい場所でもある。

オフロードセクションのあった2015年は、全長11.3kmと2018年の9.78kmより若干長い距離で争われた。柔らかなめのタイヤがチョイスされるこのノルウェーでは、オフロード部分でのタイヤの温存も重要なポイントとなった。

## NORWAY GP BEST Competition

第10回大会では氷上でも走るというオフロードセクションもあったが、FICCYのコンフィグ改定後は、通常の路面のみ使われるようになった。そのため、オフロードコースを使用しなくなったからは気温や路面温度の低さが一番の特徴となっている。タイヤの消耗を抑えてコーナリングできるドライバが有利だ。

### 2015 第6戦



K.L.ランドルのデビュー戦が第10回大会のノルウェーGPだった。J.グーデリアンとF.ハイネルによるブロックを巧みにかわした彼は、最終コーナーバンク最上段からのブースト加速で、ハヤトと新条を抜き去る。タイヤの消耗を最小限に抑えた、彼の天才的テクニックがもたらした勝利だ。

# ブラジルGP

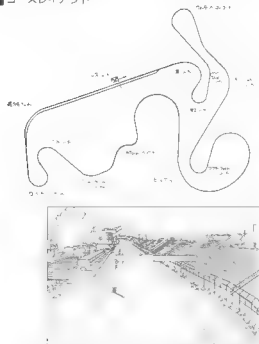
## 多彩なサーキットで繰り広げられた名勝負

毎年第1戦〜第3戦という、開幕間もない時期に行われるブラジルGP。各チームともまだ体制が完全になっていないこともあり、波乱が多いことも知られる。たとえば第10回大会では上位チームが軒並み調子を落として、下位チームがワンツウを決めるという荒れた展開になった。また第11回大会でのシュトロセックチーム

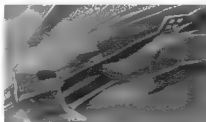
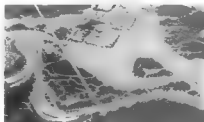
の初陣や、第15回大会での新人P・フレッツが風見ハヤトに圧勝するなど、新世代台頭を感じさせるレースも多い。緑深い自然の中に作られたカンボグランデサーキットと、リオデジャネイロの市街地を使ったコースという対照的な舞台で開催されてきている。

## カンボグランデサーキット

### コースレイアウト



第20コーナークラッシュが早くもアピン気味だったり、雄大なロングカーブやウェーカルなコーナー群と、多彩なコーナーが組み合わされた大型サーキット。オーバーテイクポイントが少ないがゆえに、レースのタイミング勝負といった高度な駆け引きを見ることができるサーキットだ。



ウォーターハンマーコーナーからウェストゲートコーナー、ロールオーバーコーナーまで、深い森林に囲まれたサーキット。連続コーナーを持つレイアウトは、いわゆるミッキーマウスサーキットと呼ばれるチマチマしたサーキットになりかただが、ここカンボグランデは上手くコーナが配置されている。

2016 第1戦  
2017 第3戦  
2018 第1戦  
2020 第2戦  
2021 第2戦

## ニューリオデジャネイロ市街地サーキット

2015 第3戦

## リオデジャネイロサーキット

2019 第2戦  
2022 第2戦

市街地のコースレイアウトにより、ニューリオデジャネイロ市街地サーキットまたはリオデジャネイロサーキットと呼ばれるコース。どちらも高層ビル群を抜ける高速道路を利用してコースレイアウトが行われた典型的な高速コース。ここでは、ビル風対策は勝利のための重要なポイントとなる。

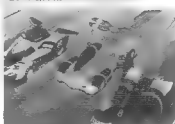


市街地コースは一般の高速道路を使用する。周辺は高層ビルが林立しているのてビル風がかなり強烈。特に車体の軽いF1マシンは、高速道路を横滑りすることがある。

## BRAZIL GP BEST Competition

ブラジルGPはCFGPXの代表的なレースの1つで、アメリカGPと並んで開幕戦に選ばれることが多い。第10回大会ではリオデジャネイロ市街地サーキットが使われたが、翌年以降は海岸沿いのリオデジャネイロサーキット、もしくは内陸に作られたカンボグランデサーキットといった専用サーキットが使われている。

### 2015 第3戦



決勝戦ではトップのP・ロベが、マシンの破損でリタイア。その後は新象直輝がトップをキープしていたが、マシントラブルを無視したことか仇となり、残り1周でリタイアしてしまった。ここで地元の豪地を見せたのが、ロベの弟子である日吉明。怪能か低いマシンながらも、懸命な走りで見事2位に入賞した。



# フランスGP

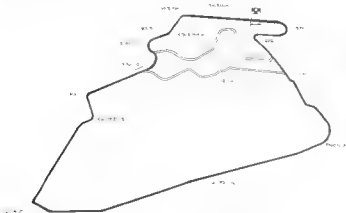
## 多彩なサーキットで繰り広げられた名勝負

古くからモータースポーツが盛んな国、フランス。C F G P Xではヨーロッパパウンドの一戦としてほぼ毎年組み込まれている。またP P PベラドンナやシャルシュCF、ステークスフォーミュラ等のフランスチームがCFGPXには多数参戦している。そしてこの地での舞台となるのは、ル・マン。1923年から開催されて

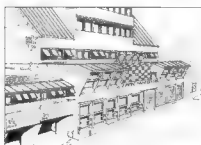
いる24時間レースにより、常設サーキットと公道を組み合わせた大型コースとして昔からモータースポーツファンからは親しまれてきた場所だ。全長6kmを超える直線路ユードニエールでの最高速勝負はCFマシンの見せ場のひとつだ。

### ル・マンサーキット

コースレイアウト



2016 第7戦  
2017 第7戦  
2018 第7戦  
2019 第7戦  
2021 第6戦



サルテサーキットに、常設サーキットであるbugatti・サーキットのホームストレート側をつないだコース。そのため全長13kmという巨大なサルテサーキットよりも、さらに大きなサーキットとなった。



ピット脇には大型スクリーンがあり、観客席から各車のレース展開が見られるようになっている。第13回大会では、大事故のために1年ぶりの復帰を果たした風見ハヤトが、その勇姿をこのスクリーンで観客に披露した。

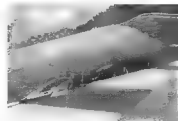


第1コーナーはヘアピンのため、十分な減速が必要。ピットアウト後、スピードが出てなくても眠まってしまうタイヤを使用したときは、フースアウトすることもある。ただ、調子のいいときのハヤトは、ここを4速で抜ける。

### サルテサーキット

2020 第4戦  
2022 第5戦

かつては伝統あるル・マン24時間レースのためだけに存在したコース。一般公道にbugatti・サーキットの一部を接続して作られている。直線の後に直角コーナーのミッドランズコーナーがあり、ここへの飛び込み勝負も見所のひとつとなっている。

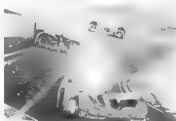


自然に囲まれた一般的なコース。コース全体に緩やかな起伏があり、最終コーナーはなかなか下り坂だ。第15回大会では、フリッツがハヤト以来の開幕4連勝に望んだが、電気系統による無念のリタイアをする。

## FRANCE GP BEST Competition

フランスGPは第11回大会から開催されるようになったレースで、ル・マンサーキットとサルテサーキットのいずれかが使用される。コースはあまり複雑ではなく、スピードを出しやすいのが特徴。第13回大会フランスGPは、前年の負傷で現役を引退したハヤトが、CFに復帰したレースとしても知られている。

2018 第6戦



スゴウのセカンドチーム、スゴウィナースからCFに復帰したハヤトは開始早々、持ち前のコーナリングテクニックで、E・フーツホルツを抜き去る。しかし、精神的な要因でブースト加速することができず、レース終盤にはブリード加賀やH・クレイトー、さらに格下のマシンたちにも抜かれ、屈辱の復帰戦となった。

# ペルーGP

## 完走率わずか3割の2ヒートレース

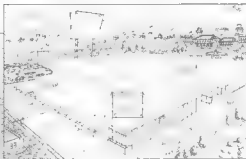
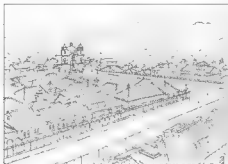
このクスコ〜ラパスレースコースを使ったペルーGPはオフロートセクションがあった時代を代表する難コース。ナイロビタンザニアショナルパークコースで開催されたアフリカGPとともに、2ヒート制の過酷なレースとして知られ、2012〜2014年の3年間で平均完走率は32%という厳しいレースだ。

アンデス山脈を走るレースのため、平均標高は3825mもあり、空気が希薄となっている。そのためマシンのも厳しきドライバースーツも酸素不足を起こしかちで、各車酸素ボンベをコックピットに搭載してのチャレンジとなる。

## クスコ〜ラパスレースコース

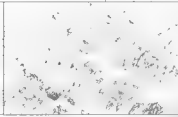
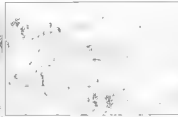
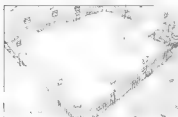
2015 第2戦

### クスコ〜ノノ



クスコから中継地であるノノまでと、ノノからラパスまでの2ヒートで行われる。スタート直後にはじまる、各チームのトランスポーターから中継所に先行するため、ヘリコプターで移動を開始する場面も迫力満点だ。ノノではマシンの整備やドライバーの休憩が行われるが、余裕時間はほとんどないといいたいだろう。2ヒート目の出発時間は深夜2時と、暗闇の中でのスタート。

### ノノ〜ラパス



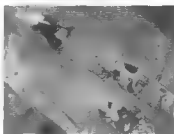
サバイバルレースの様相を見せ、肉体的な負担が重くのしかかるコース。富士山より高い標高のコースなので、気温は昼間でも低く、夜には零下25度にもなる。さらに酸素は薄く、その分疲労も蓄積されやすいのだ。コースの路面は、ダートで覆われ、富み、マシンは砂埃を後方へまき散らすため、前走車を追い抜くのが難しい。ときには民家の間を走り抜けることもある非常に特殊なコースだ。

ノノからラパスまでは、287kmのサバイバルレース。ほとんど明かりのない深夜のアンデス山中を、各車100km/h以上のスピードで駆け巡る。

## PERU GP BEST Competition

ペルーGPはほとんどがオフロードコースで、さらに2日間の期間を要するため、他のコースに比べると、ラリーに近い要素が多かった。このようなコースはペルーGP以外と第10回大会のアフリカGPくらいしかない。現在はコンフィグが改定され、こうしたオフロード色の強いレースは行われていないのが現状だ。

### 2015 第2戦



ペルーGPは1日目の第1ヒート、参加した24台中8台がリタイアするという、サバイバルレースになった。オフロードに強い大友は2日目の第2ヒートで3台を抜く活躍をみせたが、ブーツホルツがリアタイヤで砂を巻き上げたため谷に落ちてリタイアしてしまう。最終的にはロベがベテランの強さを発揮し、優勝を手にした。

# History of CFGPX

毎年激しい攻防が繰り返られるCFGPX。その第1回からの戦いを、記録で振り返るのがこのコーナー。第1回～第9回大会は、その年のポイントトップ6を。第10～17回大会は各ラウンドごとにポイント獲得ドライバーを紹介する。



## 2006年 第1回大会

順位	ドライバー	国籍	チーム
1	W・ハイデッカー	GER	STAG C.F.R
2	P・D・ボッシュ	FRA	コイヌールレーシング
3	M・ジャム	FRA	A・G・S
4	A・ピネ	BRA	ZIPレーシング
5	J・H・デュナン	GBR	バーミンガムRT
6	E・ヘルンシュタイン	GER	エンドレス91

市販車ベースのCFGPXが始まる。高速ラリーカーとシルエットフォーミュラの2種類が参戦したが、F1との差別化のため、夜間戦いや2ヒート制など過酷なレースが多く、耐久性の高いマシンが主となる。

## 2007年 第2回大会

順位	ドライバー	国籍	チーム
1	M・ジャム	FRA	A・G・S
2	W・ハイデッカー	GER	STAG C.F.R
3	A・ピネ	BRA	ZIPレーシング
4	R・マーシャル	GBR	スタースタンピード
5	J・クリーブ	USA	S・G・M
6	葵走一郎	JPN	アオイモーターズ

レギュレーションが変更され、絶対排気量が2000ccから2500cc係数に。前年度優勝のラリーカータイプが主流となる。S・G・M参戦。各チームエンジンパワー重視となり、車重も1300kgを越えるマシンが大半に。

## 2008年 第3回大会

順位	ドライバー	国籍	チーム
1	P.D.ボッシュ	FRA	コイヌールレーシング
2	M・ジャム	FRA	A・G・S
3	E・ヘルンシュタイン	GER	エンドレス91
4	J・クリーブ	USA	S・G・M
5	W・ハイデッカー	GER	STAG C.F.R
6	R・マーシャル	GBR	スタースタンピード

レギュレーションが変更され、年間12戦から10戦へ。コースが過激になりすぎ死傷者続発、賞金レースのみのサバイバルレースから、品格あるレースへの転向をFICCYが勧告。STAG社のシャシー使用率が85%を越える。S・G・Mファースト機構を初搭載。

AUT:オーストラリア、BRA:ブラジル、ESP:スペイン、FRA:フランス、GBR:イギリス、GER:ドイツ、ITA:イタリア、JPN:日本、RUS:ロシア、CHE:スイス、USA:アメリカ、

## 2009年 第4回大会

順位	ドライバー	国籍	チーム
1	J.クリーブ	USA	S・G・M
2	R.マーシャル	GBR	スタースタンビード
3	W・ハイデッカー	GER	ユニオンセイバー
4	P.ロベ	BRA	コイヌールレーシング
5	J・H・デュナン	GBR	バーミンガムRT
6	七瀬虎夫	JPN	アオイモータース

レギュレーションが変更され、市販車ベースの枠を取り除き、絶対排気量が2500ccから3500cc係数に。市販車枠の撤廃により、C Fマシン時代に。ブースト搭載のブリュッケン型(シルエットフォーミュラ)が流行。

## 2010年 第5回大会

順位	ドライバー	国籍	チーム
1	J.クリーブ	USA	S・G・M
2	M・ジャム	FRA	A・G・S
3	J・H・デュナン	GBR	バーミンガムRT
4	P.D.ボッシュ	FRA	STAG C.F.R
5	N.ケレンスキー	RUS	ミッシングリンク
6	K.バルト	AUT	マクレガー・ケルン

レギュレーションが変更され、参加チーム数が20から30へ。予備予選通過の24台が本線へ出場。第1次ブーストブーム。高速バギー型、C S搭載F1マシン、ジェット機型マシン、ビックアップトラック型など多様化する。

## 2011年 第6回大会

順位	ドライバー	国籍	チーム
1	R.マーシャル	GBR	スタースタンビード
2	J・H・デュナン	GBR	バーミンガムRT
3	F.ベルニーニ	ITA	ZIPレーシング
4	N.ケレンスキー	RUS	ミッシングリンク
5	七瀬虎夫	JPN	アオイフォーミュラ
6	F.P.トスティ	ITA	マクレガー・ケルン

STAGが市販車枠撤廃で落ち込んだシェアを奪回するような画期的エンジン、ロータリー・ドライブ・バルブを開発。回転数が2~3000回転へ。スタンビード10車輪牽引式ブーストマシンを開発し、最高速330km/hを記録。モータースポーツとしてのグランプリ確率のため本年をもってセミ・オート・ドライブを廃上。

## 2012年 第7回大会

順位	ドライバー	国籍	チーム
1	P.ロベ	BRA	A・G・S
2	F.ベルニーニ	ITA	STAG C.F.R
3	J.M.レンツ	GER	ボルドーバイオレット
4	殿村誠	JPN	ダンガンワークス
5	J.グーデリアン	USA	スタースタンビード
6	F.ハイネル	GER	ZIPレーシング

レギュレーションが変更され、絶対排気量が3500ccから5000cc係数に。セミ・オート・ドライブシステムの廃止により、牽引式ブーストが制御不能となる事故が頻発。牽引式ブーストの禁止と、タイヤ数8輪までの制限が設けられる。

## 2013年 第8回大会

順位	ドライバー	国籍	チーム
1	F.ベルニーニ	ITA	STAG C.F.R
2	ジェームス・郭	USA	ユニオンセイバー
3	P.ロベ	BRA	A・G・S
4	S.ヴァルガ	RUS	ミッシングリンク
5	J.グーデリアン	USA	スタースタンビード
6	F.P.トスティ	ITA	マクレガー・ケルン

牽引式ブーストの禁止でブーストマシンは下火に。FICCYは活性化のため、シーズン中のフルモデルチェンジ回数制限を撤廃。アオイなどが可変式シャーシの開発に乗り出す。S・G・M太陽エネルギーマシンの2015年導入を発表し、レギュレーション変更申請。

## 2014年 第9回大会

順位	ドライバー	国籍	チーム
1	P.ロベ	BRA	A・G・S
2	F.ベルニーニ	ITA	STAG C.F.R
3	F.ハイネル	GER	ZIPレーシング
4	J.グーデリアン	USA	スタースタンビード
5	ジェームス・郭	USA	ユニオンセイバー
6	小松原芳輝	JPN	NARAワークス

何んでもモデルチェンジが可能となり、大手メーカーが有利になりすぎたとして、異例のシーズン中レギュレーション変更が実施される。エルコンドルタイプの変型マシン主流に。

# 2015年 第10回大会

ポイントゲットしたドライバーの2/3が新人であり、優勝したのも今期デビューの風見ハヤト。史上最年少チャンプとなった。可変シャシーとブーストマシンが主流となり、第2期 ノースマシン時代の幕開け。レギュレーションが変更され、太陽熱利用マシンが認可された。タイヤメーカーが単一のものとなる。

第10ラウンド	開催国	サーキット
1	アメリカ	グランドキャニオンレースコース
2	ペルー	クスコ・パパスレスコース
3	ノルウェー	ニューノルウェー市街地サーキット
4	カナダ	シャムバーマンレイクサーキット
5	イギリス	ホーストンブリッジ定時設サーキット
6	ノルウェー	スパーフィスサンサーキット
7	アフリカ	ナイロビタンサニアナショナルパークコース
8	スペイン	バルセロナ フルサーキット
9	ドイツ	ベルリンサーキット
10	日本	ニセコ富士国際レースコース

開催地

## ポイントランキング

順位	ドライバー	チーム	国籍	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	総合
1	風見ハヤト	スゴウアスノータ	JPN		2	4		9	6	4	9		9	43
2	新条直輝	アオイフォーミュラ	JPN	2	4		9	1	2	2	6	9	6	41
3	K.L.v.ラントル	ユニオンセイバー	AUT						9	9		3	4	40
4	P.ロベ	A.G.S.	BRA	6	9			3	3	3				28
5	F.ハイネル	S.G.M	GER	3	3	9	4	4				2	3	24
6	J.グーデリアン	スター・スタンビード	USA	4			3	4	4	1	3	1	2	22
7	フリード加賀	アオイZIPレーシング	JPN							6	4	6		16
8	E.ブーツホルツ	ミッシングリンク	RUS	—			6	6			2		1	15
9	大友謙二	アルパトロスDDT	JPN	1		3	1	2	1					9
10	日吉 明	コーイヌールフォーミュラ	JPN			6								6
11	P.C.ノックス	エンドレス91	USA			2								2
12	W.ハイゼンベルグ	ナリッシュXJ	GER				2							2
13	B.H.ガーネット	K.A.M	GBR		1									1
14	P.クローデル	シャルジュCF	FRA			1								1

1位9ポイント 2位6ポイント 3位4ポイント 4位3ポイント 5位2ポイント 6位1ポイント 未出走 空欄はノーポイント

# 2016年 第11回大会

前年度チャンピオンの風見ハヤトが、まさかの開幕3連続ノーポイント。波乱のスタートだったが、その後調子を回復しダブルワンチャンプに。レギュレーションが変更され、選抜戦の廃止、燃料量規制、2ヒート制・夜間走行の禁止が実施される。

第11ラウンド	開催国	サーキット
1	ブラジル	カンボグランデサーキット
2	アメリカ	マンハッタン島市街地サーキット
3	カナダ	コバルトサーキット
4	オーストラリア	ソールズヘムサーキット
5	イギリス	ソールズヘムサーキット
6	ノルウェー	シンジャムハロプスサーキット
7	フランス	ベサンサーキット
8	ドイツ	ヘルリッサーキット
9	スペイン	バルセロナ フルサーキット
10	日本	幕張サーキット

開催地

## ポイントランキング

順位	ドライバー	チーム	国籍	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	総合
1	風見ハヤト	スゴウアスノータ	JPN				10	4	10		6	6	10	46
2	新条直輝	アオイフォーミュラ	JPN	4	3	6	4	6	6	4	4	4	4	45
3	K.シューマツハ	アオイZIPフォーミュラ	GBR	—	—	—	—	10			10	10	3	43
4	K.L.v.ラントル	ユニオンセイバー	AUT	10	10	4	6			6				42
5	J.グーデリアン	シュトロゼックプロジェクト	USA	6	4	10		3	4	3	3			33
6	E.ブーツホルツ	ミッシングリンク	RUS	2	6	2	2	2	3	2	2	3	1	23
7	日吉 明	A.G.S.	JPN	3	1	2	1	1	2	1	1	2		13
8	B.H.ガーネット	アオイZIPフォーミュラ	GBR		2	3	1	—						6
9	W.ハイゼンベルグ	ジョイフル	GER	1			3					1		5
10	F.ハイネル	シュトロゼックプロジェクト	GER										2	5
11	J.M.レンツ	S.G.M	GER			1			1					2

1位10ポイント 2位7ポイント 3位4ポイント 4位3ポイント 5位2ポイント 6位1ポイント 未出走 空欄はノーポイント



# 2017年 第12回大会

レギュレーションが変更され、シリーズが12戦に戻る。開幕4連勝をとげ、3年連続チャンピオンかと思われた風見ハヤトだったが、第5戦イギリスGPで重症を負い、今季絶望に。チャンピオン争いは新条直輝とJ.グーアリアンの一騎打ちとなったが、最終的に新条が優勝。

第12ラウンド	開催国	サーキット
1	アメリカ	マンハッタン島市街地サーキット
2	カナダ	コバルトサーキット
3	フランス	カンボクランテサーキット
4	アフリカ	ジンジャントロブサーキット
5	イギリス	ソールズベリーサーキット
6	スペイン	バルセロナ フルーツサーキット
7	フランス	ル・マンサーキット
8	ドイツ	インゴルシュタットリンクサーキット
9	フィンランド	ヘルシンキサーキット
10	ロシア	モスクワ市街地サーキット
11	オーストラリア	メルボルンサーキット
12	日本	喜望峯サーキット

## ポイントランキング

順位	ドライバー	チーム	国籍	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	総合
1	新条直輝	アオイフォーミュラ	JPN	4		3	4	10	4	10	6	3	4	10	10	68
2	J.グーアリアン	シュトルムツェンダー	USA	2	6	2			6	10	6					55
3	風見ハヤト	スゴウアスファード	JPN	10	10	10	10									40
4	F.ハイネル	シュトロセックプロジェクト	GER	3	2	1			6	4	4	10	3	1	4	38
5	E.ブーツホルツ	ミッシングリンク	RUS	1	3		2	4		3	2	4	10	6	2	37
6	K.L.v.フントル	ユーオンセイバー	AUT	6	4	6	6									22
7	日吉 明	A.G.S.	JPN		1	4	1		2		3	2	2	4	1	20
8	J.M.レンツ	アオイZIPフォーミュラ	GER					3	1	3	2	1	6			19
9	B.H.カ ネット	ユーオンセイバー	GBR						1	1		1	1	2		6
10	H.クレイトー	セオトライトT.T.	FRA						3							3
11	M.A.ルイザ	セペナージRT	CHE						2							2

1位10ポイント、2位6ポイント、3位4ポイント、4位3ポイント、5位2ポイント、6位1ポイント、未出走 空欄は/ポイント

# 2018年 第13回大会

前年の事故により風見ハヤトとランドルが不在のまま開幕を迎える。今期のタイトル争いはノード加賀とH.クレイトー。第5戦から復帰したハヤトの活躍により、クレイトーがチャンピオン

第13ラウンド	開催国	サーキット
1	フランス	カンボクランテサーキット
2	アメリカ	マンハッタン島市街地サーキット
3	カナダ	コバルトサーキット
4	イタリア	サンマリノサーキット
5	フランス	ル・マンサーキット
6	イギリス	ソールズベリーサーキット
7	ノルウェー	スバーティンサーキット
8	ドイツ	インゴルシュタットリンクサーキット
9	スペイン	バルセロナ フルーツサーキット
10	アフリカ	ジンジャントロブサーキット
11	中国	九龍半島特設サーキット
12	日本	富士高サーキット

## ポイントランキング

順位	ドライバー	チーム	国籍	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	総合
1	H.クレイトー	アオイZIPフォーミュラ	FRA	2	4	6	10	6	10		10	6		6	2	62
2	フリード加賀	アオイZIPフォーミュラ	JPN	10	6		3	10	6		6	10	4			61
3	F.ハイネル	シュトロセックプロジェクト	GER	4	3	10	6	3	4		2	4				39
4	風見ハヤト	スゴウウイナーズ	JPN					1	2	10	4		10		10	37
5	新条直輝	アオイフォーミュラ	JPN	3	1		4	2		6	3	2		10	4	35
6	J.グーアリアン	シュトルムツェンダー	USA		10	4		4	3	4		3	6			34
7	E.ブーツホルツ	ミッシングリンク	RUS	6	2	3	2			3	1			3	4	25
8	日吉 明	A.G.S.	JPN			2	1			2		1	2	3		11
9	B.H.カ ネット	ユーオンセイバー	GBR	1		1				1			1	2		6
10	M.A.ルイザ	セペナージRT	CHE							1					1	2

1位10ポイント、2位6ポイント、3位4ポイント、4位3ポイント、5位2ポイント、6位1ポイント、未出走 空欄は/ポイント

# 2019年 第14回大会

それぞれワールドチャンプを擁した体制で臨んだスゴウとアオイ、ともに今ひとつ精彩に欠け、シュテールHG165投入よりJグデリアンの独走が始まり、そのままタイトルを手にするごとに。ブレード加賀を発起人とする、ドライバーのドライバーによるドライバーのための組織、S・キューブが発足。

開催地

第14ラウンド	開催地	サーキット
1	アメリカ	マンハッタン島市街地サーキット
2	ブラジル	リオデジャネイロサーキット
3	カナダ	モントリオールサーキット
4	フランス	ルマンサーキット
5	スペイン	バルセロナ ノル ス キット
6	ドイツ	イェンホルンタトリックサーキット
7	イタリア	サンマリノサーキット
8	イギリス	マンチェスター 空港サ キット
9	南アフリカ	キンバリー サ キット
10	中国	香港市街地サーキット
11	日本	葛城サ キット
12	オーストラリア	アントーサー キット

## ポイントランキング

順位	ドライバー	チーム	国籍	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	総合
1	J.クレーリアン	シュトルムツェンダー	USA		3	6		6	10	10	6	10	10	10	71	
2	風見ハヤト	スゴウウイナーズ	JPN	10	6	10		6	10		6		2	4	54	
3	K.L.v.フンドル	ユニオンセイバー	AUT		10	6		10	3	4			6	6	51	
4	フリード加賀	アオイZIPフォーミュラ	JPN	4	4		10		4	6	4	4	3		43	
5	新条直輝	アオイフォーミュラ	JPN		2	2	4	2	2	3	3	10	4	1	36	
6	E.ノールホルツ	ミッシングリンク	RUS	3	1	3	3	4		1		2		2	21	
7	H.クレイトー	スゴウ グランプリ	FRA	6		1	1	1		2	3			3	19	
8	F.ハイネル	シュトロセックプロジェクト	GER	2		4	2	3		2	1	1	1		16	
■	M.A.ルイザ	セヘナージ RT	CHE	1											1	

1位10ポイント 2位6ポイント 3位4ポイント 4位3ポイント 5位2ポイント 6位1ポイント、未出走、空欄は0ポイント

# 2020年 第15回大会

レギュレーションが変更され、1チーム2カ体制に。それにもない参加チームが13に制限される。タイヤ本数が4〜8輪へと規定変更、ホイールのエアロカバーが禁止される。圧倒的な速さを見せたアルガードが、禁止されている薬物を使っていたと発覚。アオイの失格により風見ハヤトが優勝。

開催地

第15ラウンド	開催地	サーキット
1	アメリカ	マンハッタン島市街地サーキット
2	フランス	カングランサーキット
3	カナダ	シャスバーマンレイクサーキット
4	フランス	サルツサーキット
5	スペイン	カタロニアサーキット
6	ドイツ	アウクスブルグサーキット
7	イタリア	サンマリノサーキット
8	イギリス	ボストンブリッジ空港特設サーキット
9	南アフリカ	キンバリーサーキット
10	中国	香港市街地サーキット
11	日本	満洲特設サーキット
12	オーストラリア	シドニーサーキット

## ポイントランキング

順位	ドライバー	チーム	国籍	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	総合
1	風見ハヤト	スゴウグランプリ	JPN		2											64
2	K.L.v. フンドル	ユニオンセイバー	AUT	6	10		10	10		4	6			4	6	62
3	J. クレーリアン	シュトルムツェンダー	USA	10		10	4			6	3	6	6	4	2	51
4	フリード加賀	アオイZIPフォーミュラ	JPN	4	6	4	6		6		4		3			33
5	E. ノールホルツ	ミッシングリンク	RUS	3	4	3		6	3			2	4	1	3	29
6	F. ハイネル	シュトルムツェンダー	GER	1	1	2	3	4	4	3		3	2	1		24
7	H. クレイト	スゴウグランプリ	FRA	2	3	6	1	3	2	2					1	22
8	新条直輝	ユニオンセイバー	JPN													14
9	L. アンハト	ミッシングリンク	ESP											2	3	5
10	M.A. ルイザ	KAMスタンピード	CHE					2	1	1						4
11	L. アンダーソン	A.G.S	GBR									1				1

1位10ポイント 2位6ポイント 3位4ポイント 4位3ポイント 5位2ポイント 6位1ポイント、未出走、空欄は0ポイント

# 2021年 第16回大会

レギュレーションが変更され、使用タイヤメーカーが自由となる。  
アルサード事件により、アオイは1年間の出場停止に 風見ハヤト、  
K.L.v.ランドル、新条直輝の三人によるチャンピオン争いの勝者は  
風見ハヤトに。

第16ラウンド	開催国	サーキット	開催地
1	アメリカ	モンパシアン島市街地サーキット	
2	メキシコ	カンホクランサーキット	
3	南アフリカ	キンバリーサーキット	
4	カナダ	コバルトサーキット	
5	フランス	ル・マンサーキット	
6	ドイツ	アウクスブルグサーキット	
7	イギリス	ホストン・リッジ空港特設サーキット	
8	スペイン	バジェンサ フルサーキット	
9	イタリア	サンマリノサーキット	
10	中国	香港市街地サーキット	
11	オーストラリア	シドニーサーキット	
12	日本	富士岡サーキット	

## ポイントランキング

順位	ドライバー	チーム	国籍	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	総合
1	風見ハヤト	スゴウグランプリ	JPN	10		4	10	6		10	10		10	6	10	76
2	K.L.v.ランドル	ユニオンセイバー	AUT		6	10	6	10	10	4			6	4		56
3	新条直輝	ユニオンセイバー	JPN		10	6	3	3	6	6	6	4		10		54
4	E.フーツホルツ	ミッシングリンク	RUS	2	3	3	4	4		2	2	6	4		4	34
5	J.クアテリアン	シトールムツェンダー	USA	6	4				4		4	10		3		31
6	F.ハイネル	シトールムツェンダー	GER	4	2	1				3		3	3		6	24
7	H.クレイトー	スゴウグランプリ	FRA	1	1		2		3		3			2	3	15
8	L.アンハート	ミッシングリンク	ESP	3		2	1			1	1			1		9
9	M.A.ルイサ	KAMスタンビート	CHE					1	1			2	1		2	7
10	D.エルフマン	フォロ-STAG	USA					2								2
10	日吉 明	コイヌルフォーミュラ	JPN										2			2
12	M.ノリス	KAMスタンビート	AUT									1				1
12	L.アンタ ソン	A.G.S	GBR												1	1

1位10ポイント 2位6ポイント 3位4ポイント 4位3ポイント 5位2ポイント 6位1ポイント \*出走 空席はノポイント

# 2022年 第17回大会

GIO社のエンジンを手に入れたことで、磐石かと思われた風見ハヤト独走体制。しかし、そのGIOエンジンのトラブルにより、プリント加賀の猛追を受ける。決勝は最終戦までつれづれに、結局加賀の手に、1年のブランクの後だけに、アオイにとって嬉しい優勝となった。

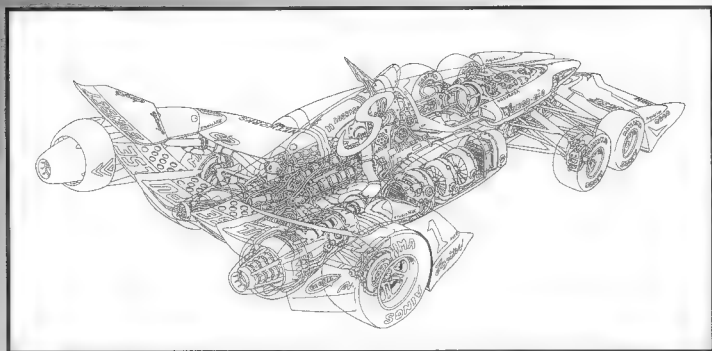
第17ラウンド	開催国	サーキット	開催地
1	アメリカ	フロリダ フォートワーススプリントウェイ	
2	ブラジル	リオデジャネイロサーキット	
3	ベルギー	バラン・アビエール特設サーキット	
4	カナダ	コバルトサーキット	
5	フランス	サルテサーキット	
6	ドイツ	アウクスブルグサーキット	
7	イギリス	ホストン・リッジ空港特設サーキット	
8	スペイン	カタロニアサーキット	
9	イタリア	サンマリノサーキット	
10	中国	シンセンサーキット	
11	オーストラリア	メルボルンサーキット	
12	日本	新東条GIOサーキット	

## ポイントランキング

順位	ドライバー	チーム	国籍	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	総合
1	プリント加賀	アオイGPフォーミュラ	JPN	1		10	3	10	10	6	10	6	6		10	72
2	風見ハヤト	スゴウGIOグランプリ	JPN	10	10	4	10						10	10	6	70
3	K.L.v.ランドル	ユニオンセイバー	AUT	6	6		4	4	3			3	3	4		37
4	新条直輝	ユニオンセイバー	JPN		4			3		4	6	4	4	6	4	35
5	J.クアテリアン	シトールムツェンダー	USA	4				6	6	10		2	3			31
6	E.フーツホルツ	ミッシングリンク	RUS	2		3	6	2	3		4	1	2	3		26
7	H.クレイトー	スゴウGIOグランプリ	FRA	3	3	6		1	1		3		2	1		20
8	L.アンハート	ミッシングリンク	ESP		2		2			2	2	1				9
9	M.A.ルイサ	シトールムツェンダー	CHE			1	2	1		2	1					7
10	日吉 明	コイヌルフォーミュラ	JPN												2	3
11	C.ーナ	A.G.S	BRA			1						1				1
11	J.M.レンツ	S.G-M	GER												1	1

1位10ポイント 2位6ポイント 3位4ポイント 4位3ポイント 5位2ポイント 6位1ポイント \*出走 空席はノポイント

# CONSTRUCTOR'S DATA



サイバーフォーミュラの魅惑



# 河森正治 CFマシンの デザインを切る!

シリーズを通して、CFマシンのデザインを担当する  
河森正治氏に、ジュストダクターで描かれたマシンを  
分析していただいた。さてその結果は……

## それぞれが得意な車を持ってきた

### CFGPXで自動車産業復興

—今回は各コンストラクターが、どういう方向性で各車をデザインしているのだろうかということをお聞きしたいのですが?

河森:レーシングカーって昔だったら、「技術の限りをつくせ」といえたのですが、スピードアップすぎて制限を付けないと人の生命が危ないところまで来てますよね。

—確かにF1などでも、とんどん速く走れないようなエンキュレーションになってますね。

河森:CFでは、AIシステムを搭載することによって人間の限界を超えたスピードでも走れるようになったというのを、基本として考えています。またシリーズがスタートしたときは、サーキットだけではなくて、そのままオフロードも走れたり、公道を走れたりできるという設定だったので、全地形対応というのをまず考えて開発したのが始まりですね。

—最初のうちは、NASCARみたいな市販車に近い形状と、完全にフォーミュラタイプのものと、アスラータみたいな市販車っぽく見えるものとに別れていたと思うのですが?

河森:元々が3つのコース……サーキットとオフロードと公道を全部使ってレースするという前提だったので、「それぞれのジャンルでのチャンピオンカーに近いものによる異種格闘戦」って感じでデザインしました。

—そのチームが得意としたのかフォーミュラのチームもいれば、オフローダーが得意なチームということですね。

河森:そうですね。デザインを見ればナイトセイバーとかはフォーミュラの方から来ているし、アスラータとかは実際のラリーとかのグループB的な改造車というのからスタートしていますね。

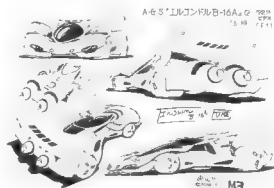
—最初の頃のマシンだと、完全にダートカーもありましたよね。

河森:ああ、アルパトランダーとかですよ。他にもアメリカのドラッグレースから来たような、完全に「お前勘違いしているぞ」みたいなものとかもですよ。あとMS-3とかは分かりやすいですよ、悪役車ってことで……(笑)。

—では、作品世界でCFGPXはどういう意図で始まったのでしょうか?

河森:これは色々新しいことに挑戦させて、車社会とか車技術をもう一度活性化させようという運動があったということをお提にしています。だから、最低重量制限はぐっと重いものになっているんですよ。本当ならもっと軽くできるんだけど、それよりも100kgくらい重い設定にされているので、その部分を変形機能にもっていく連中もいれば、モーターに使ったり別の機能に使ったりとか別の機能にトライさせたり、レギュレーションで幅を持たせられたんですね。

マシンによってノーストポッドが飛び出したり





するのは、先ほど言われた重量に余裕があるからで  
けるんですね。

河森：そうです。それと「同時に高速モードではコ  
ーナリングはあまりしないので、重心はなんとかな  
る。コーナリングするときは重心低くする別の方法  
を用意する」と……。

劇中でウイングが破損してもそのまま走行を続  
けるという表現がありますよね。ああ、これは人間の  
仕業ではないかと……。

河森：それはありますね。昔だと下手にエアコン  
ロールしてしまうと、そのままひっくり返ったりと  
かね。

## 原理は間違っていない

—ブーストの形状もアスラダミたいにポップア  
ップするタイプとノスルが開いていくタイプと、一  
見にも変更してないように見えるタイプとありま  
すが、この差は？

河森：これは本当、スタイリング上とかいうか、なる  
べく各チームに個性をつけたいということもあっ  
て、見栄えは全部変えようとしたですね。こうやっ  
たら本当の科学だったらウソなんだけど、原理その  
ものは間違っていないというのをオーバーに見せてい  
くと、ブーストの開き方なんか色々なチャレンジ  
があっていいんじゃないかと……。車も飛行機も、  
初期の開発機って色々な形があるのに、後になると  
ほとんどみんな似てきちゃって。そうなる前の試行  
錯誤期を描いてみたかったというのが大きいです  
ね。

—そういうのはイシュザークのタウンフォースも？

河森：車体後部にローターをつけて回転させ、まあ  
ボールのカーブとかと同じ原理で……（笑）。普通  
の車でウイングのダウンフォースっていうのは、速  
度が下がると弱くなっちゃうんです。でもダウン  
フォースはコーナリングのときにこそ使いたいです  
ね。そこで、ローターを強制回転させてダウン  
フォースを得るようにしています。

—劇中でもグリーンとローターが回るところとかあ  
りましたね。

河森：劇中でもそういったところをちゃんと使って  
もらえたのは嬉しかったですね。それとカウンタ  
ーアローに関して言えば、あれはもう最初でデザイン  
が完成しちゃっているの。大きくいじるとカウン  
ターアローに見えなくなってしまうんです。

イシュザークの進化に比べると、下位のチーム  
はあまり開発が進まなかったみたいに感じますね。

河森：お金がないんですよ（笑）。

—後の方になると、下位チームのマシンは軒並  
みリアウイングが大きくなってきているようですが？

河森：これはもう、リアウイングでダウンフォース  
を稼ぐという、涙ぐましい努力ですね。

—同じウイングでも、エルコンドルB-17みたい  
になると、ウイングのつながりがくっつく感じになっ



ていますね。

河森：そうですね。なるべく空気抵抗を減らすとい  
うか、洗練されてまとめているという感じですよ。

—これはシングルモトにするためですか？

河森：そうですね。流体制御技術の向上によって、  
余分なウイングが取れるんですよ。

—バノと見にもウイングが大きくなったなと思っ  
たんです。エルコンドルの新技术って、下位チーム  
が使ってますよね。これってやはり使いやすいマシ  
ンということですか？

河森：きつとお値段と性能のバランスいいって奴で  
すね。

—その他大勢として同じに描かれるはずのマシ  
ンたちも、どれもウイングが大きくなってきたなと  
いう印象が……。

河森：エンジンとかいうか、絶対速度が上がってるの  
で、コーナリング時にどうしてもより強力なダウン  
フォースが必要になって……。

—下位の連中も、ウイングは可変ですか？

河森：可変ですね、それが本来のF1との大きな違  
いです。

## 全部に勝てるわけじゃない

—アルバトランダーなんかは変わらずに10年近く  
戦ってきているのですけど、これは基本設計が良か  
ったのですか？

河森：いや、予算がなかったんじゃないんですか？  
きっと公道に近いレースだとそこだけ強いとか、全  
部のレースで勝とうとは思っていないとか……。

—第10回大会の公道やオフロードは、各車ともメ  
カニックがいちいちセッティングを組み替えていた  
のですよね？

河森：ええ、最初は組み替えていましたね。

—変形できるマシンも、時にはメカニックに直し  
てもらったとかそういう問題があったのでしょうかね。

河森：あったでしょうね。整備性や信頼性に対する  
実験場だったと思ってもいいかもしれませんですね。  
「そういった機能をつけている車でも壊れないよ」  
というデモンストレーションとか。

—テクニカルサーキットモードとエアロモードはどれくらいで切り替わるものなのですか

河森：やはり、秒単位じゃないと間に合わないと思うんですね。モードの選択は、いつブレーキングかけるとかと同じ事で、それぞれのドライバーの考え方によって変わってくるんです。ここは変形しないで行った方がいいとか、ここは変形した方がコーナリング速度が上がるけど、変形のタイムロスをごで挽回するかとかあると思うんですね

—変形をかけることで、速度を落としたりしているのかなと思ったのですが

河森：そうそう、そういうのがうまくないと変形してもムダになってしまうわけですね。直線が短いコースではブーストを使うと危ないとかね。まじめに考えると、燃料消費率なんかはブースト使うとやばくなるはずですし。

—あとタイヤの負担というもの？

河森：ああ、かかりますね。600km/hとか考えたら、もしかしたらタイヤの負担が一番大きいかもしれませんね。

## 主人公メカだから

—スコウについては、やはり主人公メカという色合いが強く出ているわけですね。

河森：そうですね。それと最初のアスラダがやはり市販車の形状がベースということも。市販車ベースという部分からスタートして、いかにしてフォ

ーミュラカー的なデザインに持って行くかというのが、GSXからスーパーアスラダに続くデザインのポイントですね。全然違う格好をしているんですけど、色も含めて同じものから進化したように見えるようにしたんですよ。

—逆にガーランドは、よそから来た技術というイメージなのでしょうか？

河森：ガーランドは……、こちらの方が車重が軽いんですよ。

—変形機構が組み込まれていないからですね。そして、操縦性も素直という。

河森：そうそう、アスラダがどんどん凝ったメカニズムになっていったから、逆にシンプルにというのを狙った車ですね。

—市販車といえば、アオイのマシンって最初はすごく市販車っぽいところからスタートしてますね。

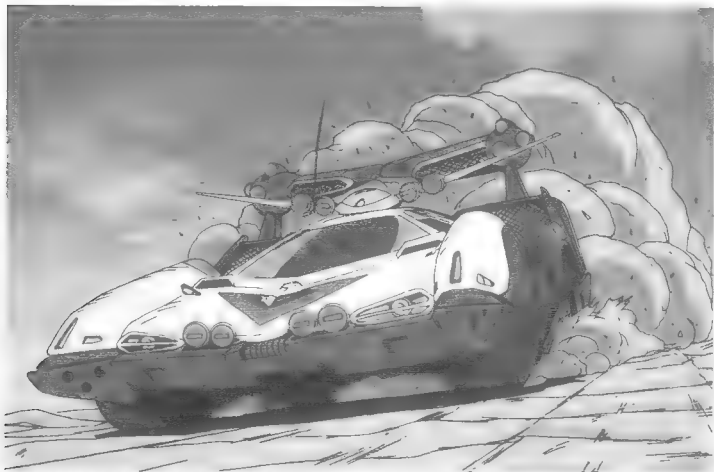
河森：そうですね。アオイが車屋さんだからでしょう。フェラーリとかも、レーシングカーみたいな鼻になってたりしてますからね。

—そんなアオイのマシンが、ステルスジャガーで突然フォーミュラっぽく……。

河森：多分勝てなくなったからでしょうね。サーキットメインになってしまったため、このままではムリだと。羽根を開いたような感じで、ブーストモードとかケレン味があつたんですけどね。

—同じ6輪駆動タイプですが、スコウとアオイは系統が分かれていますね。

河森：ライバルチームとの対比というのは大きかつ



たですね。フロント4輪は空気抵抗低減の問題と操舵性ですよね。加重を上手くコントロールするようにして、コーナリングをよくするという発想がありますし。

—過去にF1でティレルが採用していましたね。

河森：ティレル……当時はティレルといってましたが、富士のレース見に行ってるんです。そのとき実物を見ることができて、あれはもう僕らの子供の頃のヒーローでしたね。アオイの後4輪というのは、どちらかというと駆動重視。そっちの方がメインになりますよね。

—これはやはり、主人公メカとライバルメカの対比ということですね。

河森：そうです、そうです。

### みんなが真似したマシン

—数多くのマシンがありますが、お気に入りのデザインは？

河森：エルコンドルとかが好きなんですよね。エルコンドルは市販車版を作ったかなあ。あとステルスジャガーを作ったときは、これから先のサイバーフォーミュラは、こういう方向で行けると思いましたね。

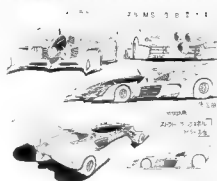
—ステルスジャガーを見たときは各コンストラクターとも「あっ」と思ったのでしょうか。

河森：コクピットラインそのものが出っぱって2段ノーズになり、全体はウイングボディというこの構成ですよね。このコンセプトはアルザードだろうがなんだろうが、みんなそっちの方向になってますから……。

—以前のイメージをある程度残そうとするのは、やはり各コンストラクターの意地とかでしょうか。

河森：もうこれ以上はムリという状態でのチャレンジになっているものもあります。その基本デザインが持っているピークというものがあって、だんだんダメになっていくデザインの車もあったりするんですよ。本来のピークを越えていくみたいな。

—あまり変えてしまうとファンの方も、同じシリーズのマシンだと認識できなくなってしまうかもしれません。



河森：エルコンドルなんか、完全にピーク過ぎていますよね。だんだんキャラクター性が薄くなっている……。そして限界を超えると、収斂進化というか他のマシンに似てきてしまいますね。ユニオンセイバーもそろそろ限界ですね。

—氣を付けないとシュティールなども。

河森：これは別の意味でアイデア勝負で明らかに毎回これで終わりってぐらいのチャレンジしてます。他のチームのマシンは、マイナーチェンジが多かったんだけど、このシリーズだけは毎回モデルチェンジをめざしてましたね。

—同じシュティールという名前が付いていても、このリアのタイヤ配置が全然違ったりしてて。

河森：乗る姿勢からタイヤの配置から、なにからなにまで毎回チャレンジするのが、このチームの基本だと思ってます。面白く言えば面白いんですけど、一番苦労しているということにもなりますね。

—その他にデザインする時の苦労は、どんなことがありましたか。

河森：なにが大変って、変形システムがあるので、どのマシンも2から3モードは描かないといけないということですね（笑）。絶対的に設定枚数が増えしまして。しかもブーストモードもあったりとか。だから一回車を描いたら終わりじゃなくて、他のも描かなくちゃいけないと。

—エアロモードとブーストモードがはっきり分らないマシンとは？

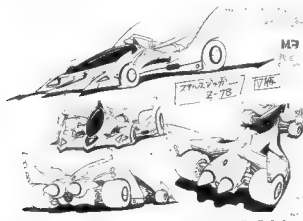
河森：逆にそっちの方が描きわけはしやすいですね。あとやっぱり、現実のF1とかラリーカーが進化していつから、トレンドより先にこういう技術が出るんじゃないかと予測するというチャレンジがありますね。後になって「やったー、同じのが出てきたー」って。

—新しい技術を考えつくのは、デザイナーとしてやはり楽しいですか。

河森：楽しいですね。単なるスタイリングではなく、新しい機能とかを考えるのは面白いですね。

—読者の方にも、その変化を実際に見て確かめたいのでお願いします。では最後に河森さんにとってサイバーフォーミュラというのは？

河森：一種のライフワークに近いですね。何だかんだいって10年越え！というデザインの流れだったのか見てください。



# 主要コンストラクターとマシンの紹介

CFGPXに登場した魅力あるマシンたち。CFマシンは単にドライバーが使う道具ではなく、ともに戦うパートナーなのだ。ここからは第10回大会への主要なマシンを、コンストラクターごとに分けて紹介していこう。

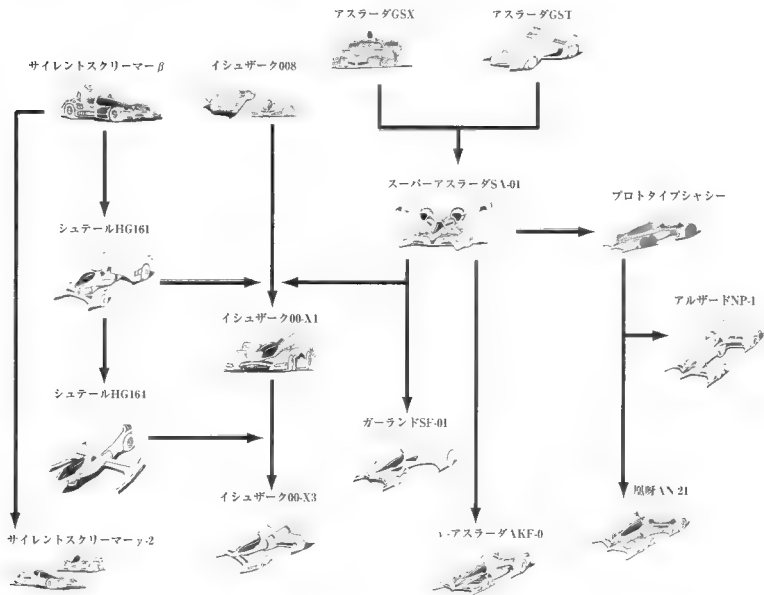
## 進化を続けるCFマシン

各コンストラクターごとの自由は発想によるマシン開発を促めるため、CFマシンのレギュレーションは非常に緩やかなものとなっている。特に最低重量制限は、あえて必用であろう重量よりも100～150kg以上重くなっているといわれる。この重量を可変システムに使うもよし、追加ファンなど姿勢制御システムに手を入れるもよしと、各コンストラクターの自由裁量の部分が増え、マシンの進化が加速することになるのだ。

もともとミッドシップで開発が進んでいた、アスラダGSTなどの技術からスゴウのスーパーアスラダ01が誕生。そのスーパーアスラダ01から、後のアスラダ系列やガーランド系列だけでなく、アオイの

アルザードや嵐牙Ⅳ-21も生まれてきたのだ。サイレントスクリーマーのリニアホイールの技術からシュテールシリーズが生まれたのは有名だが、さらにこのシュテールのローリングコックピットなどの技術と、スゴウの6輪駆動技術を取り入れてイシュザーク00-X1が開発されている。00-X1開発においては、提携により速にスゴウ側はエンジンが供給されている。

このように、提携やアイデアの模倣などを繰り返しながら、CFマシンはたがいに影響しつつ進化を続けているのだ。



# スゴウ

スゴウの母体は、後に自動車メーカーへと成長した日本のパー  
ツメーカー。アスラーダGSXで参戦した2015年シーズンから、  
トップチームのひとつとしてCFレーシングシーンで活躍。優勝回数  
も8年間で4回というすば抜けた存在である。現在アスラーダ系列  
とガーランド系列というともに戦力力の高い2つの系列のマシン  
で戦ってきたスゴウであるが、シャシー・エンジンの開発に関し

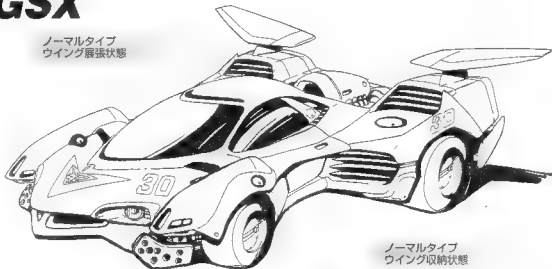
ては他のトップチームに一歩譲る。そのためアスラーダGSXを始  
めとして、もともと他のコンストラクターが開発したものをベー  
スにすることが多い。特にエンジンに関しては、ユニオンセイバ  
ーやGIOと提携し供給を受けるようになった。

スゴウアスラーダ

## アスラーダGSX

ミッシングリンク社が可変シ  
ステムの開発テストのために作  
った車両をベースとするマシン。  
アスラーダはスーパーニュロ  
コンピュータを使用した、CF  
初のサイバーステムであり、  
アスラーダGSXのアドバンテ  
ージの大きな部分を占めている。  
スゴウは、この機体用に追加パ  
ーツを開発。これを換装するこ  
とにより、当時のCFGPXの仕  
様に合わせたラリーモードやエ  
アロモードなどに対応できるよ  
うになった。

ノーマルタイプ  
ウイング展開状態



ノーマルタイプ  
ウイング収納状態



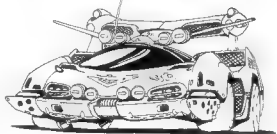
アスラーダGSXのモータ  
変更は、基本的にはパ  
ーツの換装でありス  
ーパーアスラーダ  
のような本格的な変  
形システムは採用され  
ていない。しかし、ウ  
ィングの姿勢変更など  
はサイバーステム・  
アスラーダがコント  
ロールしている。



ノーマルタイプ  
フーストボッドアップ状態

アスラーダ系のノースモートでは、  
フーストボッドを持ち上げる。これは  
GSXも同じで、フーストボッドをせ  
り上げて吸気効率をよくしている。

ラリータイプ



マリントタイプ



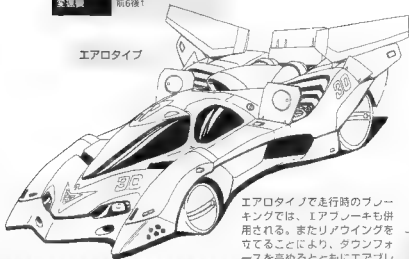
パーツ換装により高い汎用性を有するG  
SXとあるが、マリントタイプと呼ばれる  
水上移動性能まで有している。他のCF  
マシンでも、水中に落ちた場合の緊急用  
にフロートを用意している場合もある  
が、GSXは水上を自由に移動する能力  
がある。

エアロタイプで走行時のブレー  
キングでは、エアフューキも併  
用される。またリアウイングを  
立てることにより、ダウンフォ  
ースを高めるとともにエアプレ  
ーギとしての効果を発揮させる  
ことも可能である。



ドライバー	風見ハヤト
全長	4376mm
全幅	2242mm
全高	1005mm
車体重量	*20kg
総重量	5000cc
最大トルク	1200馬力・20000回転
最高速度	120km・m・12000回転
エンジン	420km/h・a
構造	サイハ サイクルV10
ボディー材質	C T S 4WD
変速機	C F R P + タチニウム合金
変速機	前後6速

エアロタイプ



スゴウアスラーダ

スゴウ

# スーパーアスラーダSA-01 (SA-01/B SA-01/C)

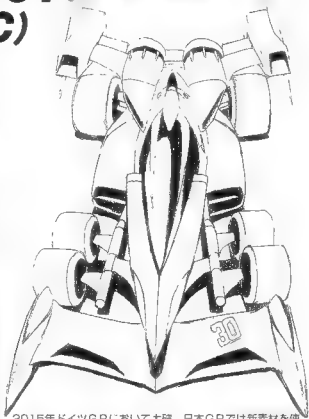
風見広之がサイバースystem・アスラーダを搭載するために開発したマシン。CFマシン史上初の3段階の変形機構を搭載。サーキット、エアロ、ラリーの各モードへ変形可能。イギリスの風見郎で発見され、アスラーダGSXが大破した後、サイバースystem・アスラーダを移植。エンジンを換装し2015年第5戦イギリスGPでデビュー。圧倒的な強さを見せた。

01/Cエアロモード



ノーマルタイプ  
ブーストポッドアップ状態

ドライバー	風見ハヤト
全長	4720mm
全幅	2218mm
全高	945.2mm
車体重量	495kg
総排気量	4493cc
最大出力	1800馬力・19500回転
最大トルク	160kg・m・15000回転
最高速度	605km/h+α
エンジン	サイバーサイクルV12
構造	CTS 6WD
ボディ材質	S C F R P
実装機	第6種2



2015年ドイツGPにおいて大破。日本GPでは新素材を使用した軽量型のB型モノコックを投入し、SA-01/Bとなる。翌シーズンには、レギュレーション変更に合わせて「リ モード」を廃止し、より軽量化したSA-01/Cが投入されたが、ライバルと比べてパワー不足が目立つこととなった。

スゴウアスラーダ

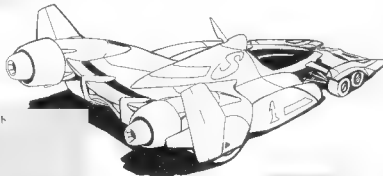
スゴウウィナーズ

# スーパーアスラーダAKF-11

風見広之門下のマシンデザイナー、クレア・フォートランが設計した新型アスラーダ。SA-01シリーズに比べ、最初からオフロードモードを廃しているためリアがすっきりした仕上がりになり、中央に配置されていた ノーストポッドが左右に分離配置されるようになった。

風見ハヤトの得意とするイナーシャルドリフトは、本機によって行われるようになったもの。

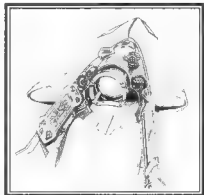
エアロモード



アンダービュー

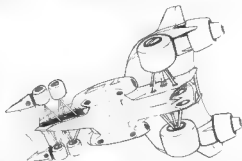
ドライバー	風見ハヤト
全長	4701mm
全幅	2493mm
全高	942.7mm
車体重量	477kg
総排気量	4493cc
最大出力	940馬力・20800回転
最大トルク	168kg・m・17500回転
最高速度	640km/h+α
エンジン	「V12 2120cc」サイクリックV12S
構造	SSC-3T
ボディ材質	S C F R P
実装機	第6種1

AKF-11ではブーストポッドが、ほほリアタイヤの真上に移動し荷重バランスがよくなった。これにより旋回性も大躍進。2016年のデビュー以降2019年まで、4シーズンにわたってトップレベルの性能を発揮しつづけた。



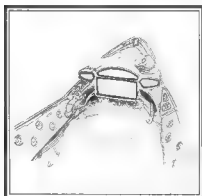
## コックピット前部

ステアリングは周辺部分でボディと接続され、ステアリングの中央部分が大きく開けられている。その先に大型の集中パネルが設置され、タコメーターやオイルメーター、ポジションランプなどが配置されている。このためドライバーは、視点移動が少なくてすむ利点がある。





# ガーランドSF-01(SF-02)



## コックピット前部

操縦にはアスラダ同様ノ  
ッパイワイヤを採用 ス  
テアリングの代わりに、ガ  
ングリップタイプの特  
操縦桿が用意され、これ  
を両手で握り操縦する  
この操縦桿の採用により、ア  
スラダ系以上にパネルが  
やすくなっている

まだ参戦2年目の新人であったH・クニートは、このマシンでチャンピオンとなり、ガーランドの戦力の高さを見つけた。翌2019年にはマイナーチェンジしたSF-02が登場するが、こちらは開幕戦で2位を取ってからは、一度も表彰台に上らないマシンとなった。

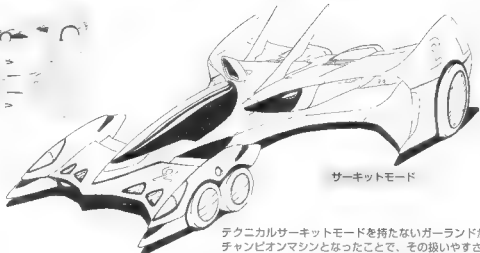


ブーストモード



サーキットモード

ドライバー	H・クニート
全長	4722mm
全幅	2401mm
全高	1334mm
車体重量	1582kg
総排気量	4495cc
最大出力	2005馬力・20900回転
最大トルク	172kg-m・17500回転
最高速度	655km/h
エンジン	A 17SV 4 V12
構造	C.T.S・6WDS
ボディ材質	S.C.F.R.P
変速機	前6後1

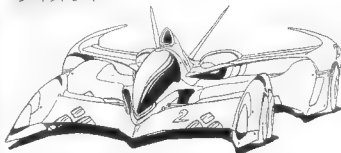


テクニカルサーキットモードを持たないガーランドが、チャンピオンマシンとなったことで、その扱いやすさが注目された。同じ前4後2の穴輪駆動ではあっても、クレア・フォートランとその師・風見広之の設計思想の違いがうかがえる。

# ガーランドSF-03 (SF-03/G)

サーキットモード

ドライバー	風見ハヤト/H・クニート/ヒ・フー・リッソン
全長	4722mm
全幅	2401mm
全高	1334mm
車体重量	455kg
総排気量	4494cc
最大出力	2115馬力・21000回転
最大トルク	174kg-m・17300回転
最高速度	672km/h
エンジン	スゴウSV 7 V12
構造	C.T.S・6WDS
ボディ材質	S.C.F.R.P
変速機	前6後1



このマシンもカングリノタイプの操縦桿を採用しているが、風見ハヤトはこれをアスラダタイプのものに換装して活用していた

ガーランドの2020年モデル。リアウイングの端がエルコンドル風により側に曲げられ、スタビライザーも後ろに移動。さらに内蔵型だったノーストを展開型に変更。完全新設計のシャーシであることがよくわかる。戦闘力が大幅に向上され、2020年シーズン序盤では風見はやもこのSF-03を使っている。

スゴウグランプリ

スゴウG10グランプリ

スゴウ

# γ-アスラーダAKF-0 (AKF-0/G)

レアメタルによる変形システムを採用した新型アスラーダ。この変形システムでは、瞬時に変形が可能となり作戦の幅が広がることになった。基本的なスペックとしてはガーランドSF-03とほぼ同等であり、エンジンのパワー不足が問題となっている。

テクニカルサーキットモード

ドライバー	風見ハヤト
全長	4701mm
全幅	2493mm
全高	9427mm
車体重量	461kg
総排気量	4494cc
最大出力	2160馬力・21900回転
最大トルク	176kg-m・17500回転
最高速度	885km/h
エンジン	スゴウSV 7B V12
構造	CTS・6WDS
ボディ材質	SCFRP+SPRM
変速機	前6後1



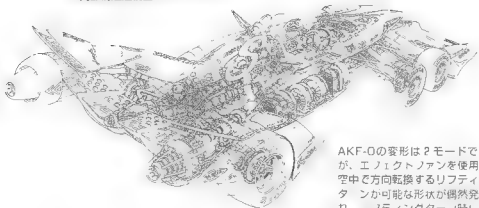
シャシー性能は十分なAKF-0だったが、エンジン出力に不安を抱えていた。2020年にはG-0との提供でエンジン供給を受けるが、AKF-0/G用のエンジンだけ構造欠陥があり、2年続けてエンジンに苦むことになる。

モード比較



方のエアロモーターでは、リアタイヤをカバーし空力的に優れた形状となる。この2つのモード間の変形はレアメタルの採用により瞬時に行われるようになった。

内部構造透視図



AKF-0の変形は2モードであるが、エフェクトノアンを使用して空中で方向転換するリフティングターン可能な形状が偶然発見され、リフティングターン時にはその変形も使われるようになった

スパイラルブースト



スパイラルブーストとは、ノースト圧の部を一定時間留め込んでかつフッ素1オーバーさせ、追加加速させる2段階方式のブーストである

## AKF-0/1B ネメシス

AKF-0と同一のマシンに、アスラーダではなくサイバーステム・ネメシスを搭載したマシン。スゴウのテストドライバー、司馬誠一郎が搭乗する。ネメシスは、アスラーダとはほぼ同能力を持ったサイバーステムで、同じように音声会話で受け答える。ゲーム 新たな挑戦者 に登場した、もうひとつのアスラーダである



# アオイ

日本を代表する自動車会社、美自動車工業のワークス部門。アオイ開発部門だけでなく、本社の名義チームなど複数の開発チャンネルを持つ。ファイア スペリオンとステルスシャガ という、異なったタイプのマシンを同時開発したり、Z1Pレーシングを買収するなど潤沢な資金を背景にCFGPXには力を入れていた。マシン開発においても、エンジン・シャシーともに独自開発であり、

そのどちらもトップクラスの性能を誇る、名実ともにCFGPXを代表するチームであった。しかし、2018年に禁止されている薬物を用いてサイバーシステムに利用するニューレーション違反を起こし失格。翌年の出場停止処分を経て、その規模は以前に比べて縮小傾向にある。

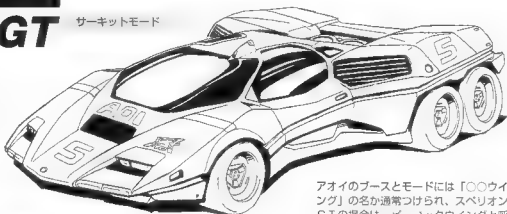
アオイフォーミュラ

## スペリオンGT

サーキットモード

親会社の販売戦略から、一般の市販車に非常に類似したフォルムを持つマシン。6輪駆動を採用しており、2015年大会開幕の段階では唯一の多輪駆動車であった。アオイはこの後も、前2後4タイプの6輪駆動車を基本としていくことになる。

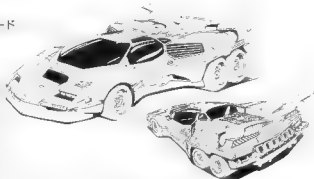
ブーストモード



アオイのブーストモードには「○○ウイング」の名が通常つけられ、スペリオンGTの場合は、ピー1ックウイングと呼ばれる。



サーキットモード



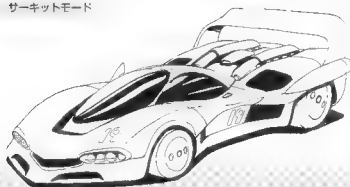
ドライバー	新築直雄
全長	4734mm
全幅	2262mm
全高	987.3mm
車体重量	745kg
総排気量	5000cc
最大出力	1450馬力・16000回転
最大トルク	130kg-m・12500回転
最高速度	435km/h
エンジン	アオイサイバーサイクルV12
補速	C.T.S 6WDS
ボディ材質	C.F.R.P
変速機	前6後1

スペリオンGT富士岡崎オリファイ、全日本グランプリで圧倒しCFGPXへ出場。シーズン序盤ではノーストモードでかなう者なしという圧倒的な性能を見せた。

CFレーシング

## エクスプロゼ119

サーキットモード



ファイバーターに人気の高い5000GTRレーシングをベースにしたマシン。独自の改良により、5000GTRレーシングに比べて大幅に戦力アップしている。Z1Pレーシングの資金難から、シェイクダウンテストなどもほとんど行えず、完璧な状態ではなかった。それでも、そこそこの成績を残していることから当時のZ1Pレーシングの技術力が推察できる。



Q74 サイバーフォーミュラSINで、風見ハヤトが遊んでいたのは、何のラジコン飛行機？

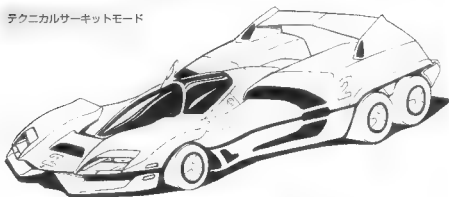
① 零式水上観測機 ② 零式水上偵察機 ③ 二式水上戦闘機

アオイフォーミュラ

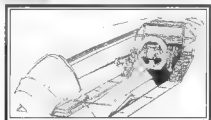
アオイ

# ファイアースペリオン GTO-15B

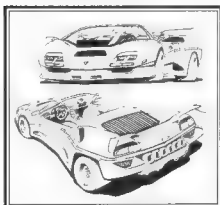
テクニカルサーキットモード



ドライバー	新妻直輝
全長	4627mm
全幅	2291mm
全高	956mm
車体重量	701kg
総排気量	4494cc
最大出力	1880馬力・19800回転
最大トルク	165kg-m・15300回転
最高速度	598km/h+α
エンジン	アオイ サイバーサイクルV12 ver IV
構造	C.T.S 6WDS
ボディ材質	C.F.R.P
変速機	6F後1



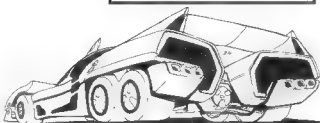
アオイがスペリオンGTの後継機種として開発したファイアースペリオンG.T.R. 2016年のレギュレーション変更にあわせたマイナーチェンジ版がこのGTO-15Bだ。開発の終わっていないエクスペリオンのデビューまでのつなぎではあるが、4戦出走してうち3回が表彰台というパフォーマンスを見た。



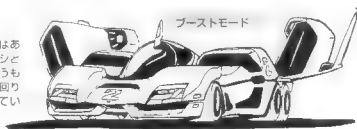
市販スペリオンG.T.O

市販版のスペリオンG.T.Oは、C.F.マシン・スペリオンGTに近い形状。アオイのスペリオンシリーズは、そのものスナリ走る広告塔であったのだ

外見上G.T.RとG.T.Oの違いはあまりないが、マイナーチェンジとはいえシャーシから完全に違うものとなっており、G.T.Oは一回りグラマラスなボディになっている



ファイアースペリオンシリーズのファーストモーターの名称は「フェニックスウィング」。スペリオンGTのピコウィング同様、大きくノーズポットから左右に展開する



ブーストモード

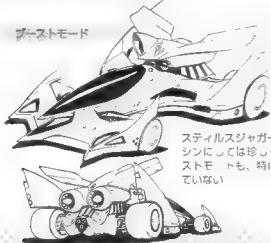
アオイZIPレーシング

## ステルスジャガーZ-7(Z-7B)

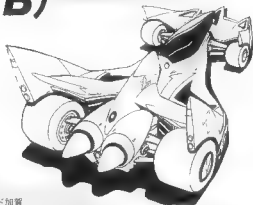
テクニカルサーキットモード

ファイアースペリオンと同時期に開発されたマシン。スペリオン系の市販車に近い形状に無理を感じていたアオイが、フォーミュラ系の形状をテストしたと考えられる。2015年の第7戦、アフリカGPでデビュー。いきなりポールポジションを獲得するなど、高い性能を証明した。

ブーストモード



ステルスジャガーは、アオイのマシンとしては珍しく4輪、またファーストモーターも、特に名前が付けられていない



ドライバー	ブリード加賀
全長	4731mm
全幅	2275mm
全高	967mm
車体重量	690kg
総排気量	5100cc
最大出力	1820馬力・24500回転
最大トルク	140kg-m・15000回転
最高速度	500km/h
エンジン	アオイ サイクルエンジンV12 ver IV
構造	C.T.S 4WDS
ボディ材質	C.F.R.P
変速機	約6後1

デビュー戦から3戦連続で表彰台を記録したステルスジャガー。これ以降のアオイのマシンは、ステルスジャガーの影響を色濃く持つものになっていく。特に2段になったノーズ部分が特徴的だ

アオイフォーミュラ  
アオイZIPフォーミュラ

# エクスペリオンZ/A-8

ノーズ部分はステルスシャガー、ブーストモードはスペレオンの影響を強く持つマシン。全体のフォルムはステルスシャガーから受け継ぎつつも、EX-PELIONはスペレオンを超えという名を持つ。スワウとともに、変形機構への取り組みに熱心なアオイのマシンとして、テクニカルサーキットモードからエアロモードに変形する機能が組み込まれている。



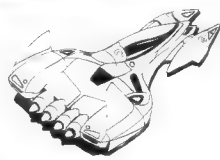
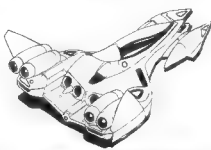
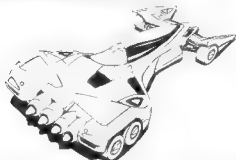
ブーストモード

ブーストモードの名称はイカロスウィング。スペレオン系同様に、ウィングの回転によってボッドが展張する。2016年のデビュー以来、2019年まで4年にわたって活躍し、通算14勝をあげている。

各モード比較  
テクニカルサーキットモード

ブーストモード

エアロモード



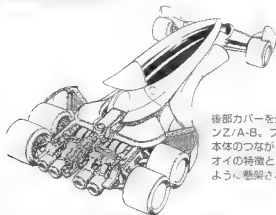
テクニカルサーキットモードとエアロモードでは、前輪の幅も変化。高速走行時の安定性を考慮し、入れた変形となっている。

## ドライバースペック

身長	172cm
全幅	2498mm
全高	918.3mm
車体重量	471kg
総排気量	4494cc
最大出力	1935馬力・20400回転
最大トルク	172kg-m・16000回転
最高速度	645km/h+α
エンジン	サイバーサイクルエンジン
構造	V12 ver V
水ディストリビューター	S.C.F.R.P
変速機	6速

後期型  
ブーストモード

後部構造



後部カバーを外した状態のエクスペリオンZ/A-8。ブーストボッドとエンジン本体のつながりがよくわかる。また、アオイの特徴となっている後輪4輪がどのように懸架されているかが見て取れる。



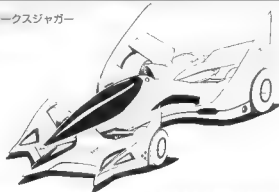
2018年投入の後期型では、マイナーチェンジが行われブーストボッドがせり上がる方式の展開方式になった。これによりリアウィングだけ展張ということも可能に。

## ステークスフォーミュラ

# ステークスジャガーZ-6

フランスのステークスフォーミュラが購入したカスタムタイプのステルスジャガー。基本性能のよさからか、2016～2019年と長期に渡って使用された。

## ステークスジャガー



アオイZPフォーミュラ

# エクスペリオンZ/A-10

# アオイ

アオイの開発部門が2020年シーズンに向けて開発しエクスペリオンの新バージョン。実践投入直前にアルザード NP-1が登場し、お蔵入りとなってしまった。2022年の開幕戦でブリート加賀によりデビューするが、2年遅れのデビューではライバルチームに歯がたたなかった。

ドライバー	ブリート加賀
全長	4579mm
全幅	2498mm
全高	919.5mm
車体重量	464kg
総排気量	1496cc
最大出力	2105馬力・21,500回転
最大トルク	197kg・m・16,500回転
最高速度	675km/h+α
エンジン	サイバー サイクルエンジン
構造	12 ver M
ボディ材質	SCFRP
変速機	前6後1



テクニカルサーキットモード

スゴウのガーランドなどと同じように、コックピット上部にEアインテークを用いられ全体的に、ブラッシュアップされている

アオイZPフォーミュラ

## アルザードNP-1

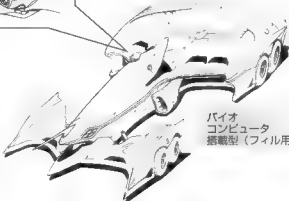
ニューロコンピュータ搭載型（加賀用）



センサーヘッド

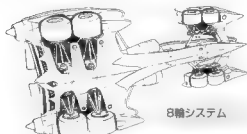


バイオコンピュータは、電流を用いてドライバーを従わせるシステムを持っている。このためドライバーは無駄な操作が一切なくなる。アルザードのバイオコンピュータ搭載型は、外部とのやり取りをすべてコンピュータが行うため、ニューロコンピュータ搭載型と外見も違う



バイオコンピュータ搭載型（フィル用）

英自動車の研究開発部門で開発されたマシン。かつて作られた風をデチューンしたもので、サイバーシステムにバイオコンピュータを搭載したものがある。変形に初めてレアメタル採用し、8輪駆動のこのマシンは、圧倒的な強さを見せたが、バイオコンピュータ搭載のためレギュレーション違反で全戦失格となってしまった。



8輪システム

レアメタルを用いた変形のため、アルザードの変形は違う車種かと思うほど大きな変化となっている



ブーストモード

8輪駆動は、高速での安定性に優れた6輪駆動車よりもさらに安定した走りを見せる。ただし、各車輪の制御は6輪以下の車両よりもはるかにデリケートになる。

ドライバー	ブリート加賀/P フィン
全長	4730mm
全幅	2427mm
全高	913.7mm
車体重量	454kg
総排気量	1496cc
最大出力	2180馬力・21,400回転
最大トルク	197kg・m・16,100回転
最高速度	692km/h+α
エンジン	サイバーサイクルエンジン
構造	C.T.S 8WDS
ボディ材質	SCFRP A+M-T 2000
変速機	前6後1

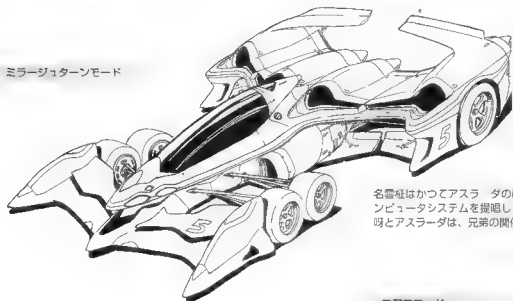
テクニカルサーキットモード





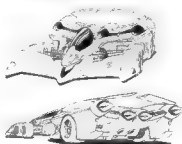
# 凰呀(オーガ)AN-21

ミラーシュターンモード

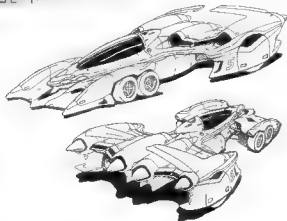


アスラードとは異なるものの凰呀にも意思があることに気付いた加賀。彼は凰呀の手助けを受け、新たな領域のコーナリング・ミラーシュターンを作り上げた。

サーキットモード



エアロモード



エアロブーストモード

ブースト時に2段階で加速するモードを持ち、加賀はスーパーブーストと呼んでいる。



スーパー・エアロ・ブーストモード



デクニカルサーキットモード

アオイフォーミュラ

## イグザード Z/A-11

ゲーム「Road to the Infinity 2」で登場したアオイのニューマシン。アルザードNP-2の後を受けて2023年シーズン途中から投入された。名称の「EX-ZARD」は、アルザード (AL-ZARD) を超える物を意味している。



エクスペリオン系列のナンバーを持つイグザード。アオイの新しい牽引力となるのか?

# ユニオンセイバー

市販車両に自主開発のエンジンを搭載して参戦していた、エンジンコンストラクター。2015年に好成績を収めたナイトセイバー005も、シャシーはトイツのシャシメカ・ケルンの市販品を使っている。K.L.ランドル加入以降は、フントルの資金力を持って車体開発にも着手。独特の機構を持つイシュザークシリーズを完成させた。

ズを完成させた。

イシュザークシリーズの最大の特徴は、ダウンフォース発生をファンを使って行っており、ダウンフォース用のウイングを持たないこと。そのため他のマシンが行っている、変形システムなどとは意味の異なった可変機構を持つこととなった。

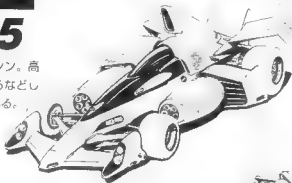
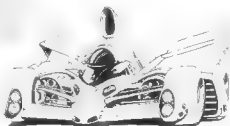
## ユニオンセイバー

### ナイトセイバー005

ケルンが発売した車体に、自社開発のエンジンを搭載したマシン。高速走行時に、ホイールベースを伸ばし、エアインテークを収納するなどして空気抵抗を減らすスプリントモードと呼ぶ変形機能を持っている。

ドライバー	K.シュマッハ
全長	4485mm
全幅	2207mm
全高	935mm
車体重量	515kg
総重量	5000kg
最大出力	1500馬力・23000回転
最大トルク	140kg-m・11000回転
最高速度	444km/h
エンジン	ユニオンセイバー サイバ サイクルV12
構造	ハイドロリックシステム4WD
ボディ材質	CFRP
変速機	前6後1

非常にソッドクスのフォーミュラタイプのマシン。オフロードにおいても2位に入賞するなど、汎用性は見た目以上に高いと思われる。ドライバーのケガとイシュザークのデビューで、わずか3戦で姿を見なくなった。



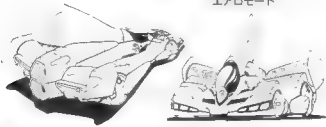
スプリントモード

2015年にK.シュマッハが活躍したことにより、人気が高まったナイトセイバーのシャシーとユニオンセイバーのエンジンの組み合わせは、下位チームで人気を呼ぶことに

## ユニオンセイバー

### イシュザーク008

エアロモード



イシュザークシリーズのデビューは、2015年のイシュザーク007。この008は、007からフルモードを省いたマシンである。これにより大幅な軽量化が実現。新型エンジンの出力向上もあり、トップスピードも上がった。その結果、開幕から4連続でポールポジションを獲得することになる。

ドライバー	K.L.ランドル
全長	4651mm
全幅	2250mm
全高	982mm
車体重量	492kg
総重量	4494kg
最大出力	1860馬力・18800回転
最大トルク	157kg-m・15900回転
最高速度	610km/h
エンジン	ユニオンセイバー サイバ サイクルV12 S
構造	CTS 4WDS
ボディ材質	SCFRP
変速機	前6後1

ノーメット時には、左右に割れたメッサーウイングの間からブーストボルトが食場する。水平近く配置されたメッサーウイングは、ダウンフォースも稼ぎ出してくれる。

エアブレーキ展開エアロモード



メッサーウイング

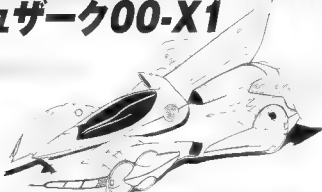


巨大な垂直尾翼。メッサーウイングは、エアブレーキとして使うことも可能。CF史上最大サイズのエアブレーキといえるだろう。

ユニオンセイバー

# イシュザーク00-X1

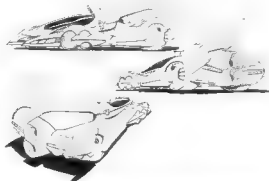
エアロモード



マシンの開発競争が激化した2019年シーズン、イシュザークも高い戦闘力を持っていたものの、本家スイングのシュティールHG-165が登場してからは、低調に終わってしまっ

スウィング

Fハイネルが設計に携わったため、シュトロセックのシュティールのノウハウも導入され、コーナリング時にコックピットが左右にスイングするようにになった。



ユニオンセイバー

# イシュザーク00-X3

ドライバー

KLvランドル/新条直樹

全長

4021mm

全幅

2350mm

全高

982mm

車体重量

462kg

総排気量

4494cc

最大出力

1950馬力・19800回転

最大トルク

165kg-m・16200回転

最高速度

640km/h+α

エンジン

メカ化学性燃料電池

構造

常温超伝導リニアホイール

ボディ材質

CFRP II

変速機

無段

圧倒的な速さを誇るシュティールに対抗するため、シュティールと同じリニアホイール化したイシュザーク00-X3。アルザードには及ばないものの、他車との戦いに十分な戦闘力を持つことができた。ノーマルスタイルにはなったものの、大きな尾翼などイシュザークらしさはあまり失われていない。

ドライバー

Pロ センクロイツ KLvランドル

全長

4651mm

全幅

2250mm

全高

982mm

車体重量

471kg

総排気量

4494cc

最大出力

1950馬力・19800回転

最大トルク

165kg-m・16200回転

最高速度

640km/h+α

エンジン

ユニオンセイバー サイバーサイクルV12/S1

構造

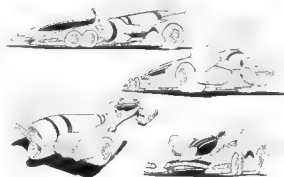
CT S 6WDS

ボディ材質

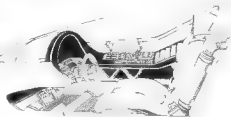
S CFRP

変速機

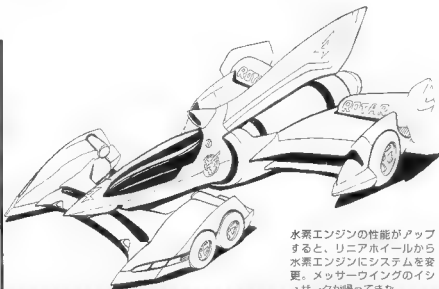
前後1



## コックピット



ローリングコックピットを採用しながらも、シュティールとは異なり通常のポジションでの操縦となるイシュザークのコックピット。これはランドルの強い要望によるもの。



水素エンジンの性能がアップすると、リニアホイールから水素エンジンにシステムを変更。メッサーウィングのイシュザークが帰ってきた

# シュトルムツェンダー

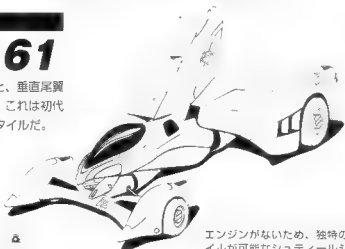
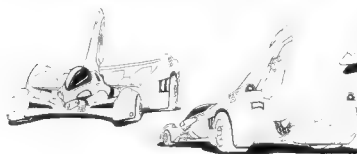
シュトルムツェンダーの最大の特徴は、ドライバーを兼ねたマシンデザイナー・ハインルの奇抜なデザイン。シュトロブラム社の常温超伝導リニアホイールを駆動方式とすることによって生まれた自由度から、他者の真似できないマシンを開発している。

また、ホイールを直接駆動し、エンジンという重量物を持たないため、加速性能において水素エンジンをを使う他のマシンに圧倒的な優位に立っている。シュティールの登場以来、マシンの開発競争に拍車がかかったと言っても過言ではないだろう。

## シュトロゼックプロジェクト

### シュティールHG-161

コーナリング時に左右にスイングするローリングコクピットと、垂直尾翼のような大きな直立ウィングが特徴的なシュティールシリーズ。これは初代のHG-161から最終型のHG-164まで、一貫して用いられたスタイルだ。



エンジンがないため、独特のスタイルが可能なシュティールシリーズ。後部構造が大きなリアウィングになり、ダウンフォースを稼いでいることも注目したい。



スウィング機構

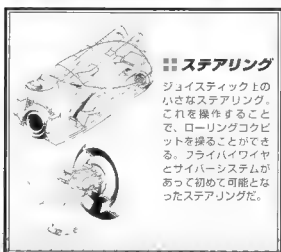


ドライバー	ル・グーリアン/Fハインル
全長	4341mm
全幅	2139mm
全高	981.2mm
車体重量	472kg
総動数	
最大出力	1800馬力相当・1200W
最大トルク	170kg・m
最高速度	592km/h～615km/h
エンジン	光學系超伝導燃料電池
構造	常温超伝導リニアホイール4WD
ボディ材質	高分子誘導体CFRP
変速機	無段



垂直尾翼のようなウィングは、ローリングコクピットに直結されている。コーナリング時はこのウィングが倒れることで、ダウンフォースを増やすことができるのだ。

ローリングコクピットは、前輪部分と後輪部分を接続する形で置かれている。ジョイント部分の構造に注目したい。



### ステアリング

ジョイスティック上の小さなステアリング。これを操作することで、ローリングコクピットを操ることができる。フライバイワイヤとパイパーシステムが、初めて可能となったステアリングだ。

### 搭乗ポジション



ローリングコクピットには、バイクのようにまとまった姿勢で搭乗する。まさにバイクをバンクさせてながらコーナリングする感覚なのだ。

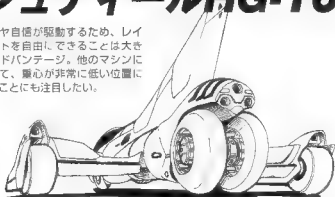


シュトルムツェンダー

シュトロゼックプロジェクト

# シュティールHG-164

タイヤ自体が駆動するため、レイアウトを自由にできることは大きなアドバンテージ。他のマシンに比べて、重心が非常に低い位置にあることにも注目したい。



コーナリング



リアタイヤは、位相をずらして傾くことが可能。タイヤの接地圧まで調整できるようにするため、コーナリング速度は相段の向上を見せた。

十字架のようにクロスしたレイアウトの、5輪駆動車。これまで同様にローリングコクピットが用意されているが、特筆すべきは前1後2輪がコーナリングに合わせて傾く機構。コーナリング中は車というより、バイクを左右の補助輪で支えているようにも見える。



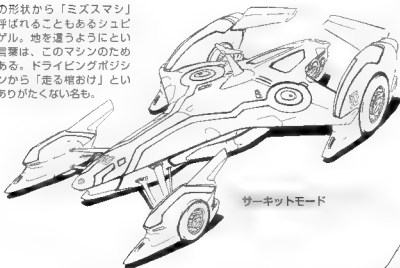
ドライバー	J.グーテリアン/F ハイネル
全長	4662mm
全幅	2412mm
全高	955 1mm
車体重量	452kg
総重量	
最大出力	1 890馬力
最大トルク	186kg・m
最高速度	639km/h $\pm \alpha$
エンジン	化学活性触媒燃料電池
構造	半導体伝導リニアモーター
ボディ材質	SCFRP
変速機	無段

シュトルムツェンダー

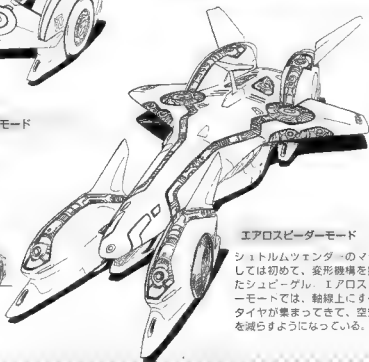
# シュピーゲルHP-022

それまでのシュティールで培ったノウハウを捨て、まったく違うコンセプトで設計されたマシン。シュティール以上に低重心化がはかられ、ドライバーは車内でほぼ寝そべった状態でドライビングする。コクピットは完全密閉状態で前を目標することはできず、モニターを通して操縦することになる。

その形状から「ミズスマシ」と呼ばれることもあるシュピーゲル。地を這うようにという言葉は、このマシンのためにある。ドライビングポジションから「走る増おけ」というありがたくない名も。



サーキットモード



エアロスπίダーモード

シュトルムツェンダーのマシンとしては初めて、変形機構を搭載したシュピーゲル。エアロスπίダーモードでは、軸線上にすべてのタイヤが集まってきて、空気抵抗を減らすようになっている。

ドライバー	J.グーテリアン/M.ルイザ
全長	4706mm
全幅	2488mm
全高	18 5mm
車体重量	452kg
総重量	
最大出力	2050馬力相当
最大トルク	212kg・m
最高速度	695km/h $\pm \alpha$
エンジン	化学活性触媒燃料電池
構造	半導体伝導リニアモーター
ボディ材質	SCFRP+HPRM
変速機	無段

# ミッシングリンク

ロシアのコンゴロレットが母体。サイバーシステムの開発なども手がける企業で、本来アスラダもそのシステムのチェック用として製造されたという。ミッシングリンクのマシンは、ポリウムがあり威圧感のある車体デザインと、フロント部分に顔のようなデザインが置かれていることが特徴。現在のC F G P Xへ

の参戦もあくまで企業活動の一貫程度の存在であり、車体開発などとはあまり行っていない。シャーンをドイツのケルン社、エンジンX社から供給される形での参戦となっている。しかしながら、そのような状態であっても常に中位集団の上のほうで戦いつづけているのは、ベースとなる企業体力が充実しているからであろう。

## ミッシングリンク

### ミッショネルVR-4



威圧感たっぷりのデザインは、後に純粋にレースに専念するようになっても継承された。市販カスタマーカーであれば、ナイトセイバ 005クワースとも互角、戦うことが可能



軍事目的のためアスラダを入手しようとしていたスミス監督。その命を実行するために作られたマシン。はっきりいってレースとは直接関係のない相手をクラッシュさせるためのギミックが満載のマシンである。逆に余計なギミックを搭載しながらも、レースに参加できるだけの地力を持ったマシンといえる。

ドライバー	E. ブ. ノルノ
全長	4475mm
全幅	2148mm
全高	9855mm
車体重量	755kg
総排気量	5000cc
最大出力	1350馬力・18000回転
最大トルク	135kg・m・14000回転
最高速度	405km/h
エンジン	サイバ・サイクルエンジンV8
構造	サイバ・ヒスカス 4WD
ボディ材質	C F R P - マタ ウム合金
変速機	前7速

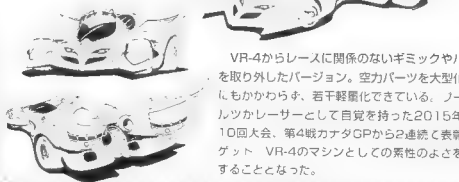
ぶつかり合いのことも考えて、全体的にぶついつくりのVR-4。足回りは頑丈そうに強化されている

下部足回り

## ミッシングリンク

### ミッショネルVR-40

ドライバー	E. ブ. ノルノ
全長	4532mm
全幅	2215mm
全高	9742mm
車体重量	742kg
総排気量	5000cc
最大出力	1500馬力・22000回転
最大トルク	165kg・m・18000回転
最高速度	441km/h
エンジン	サイバ・サイクルエンジンV12
構造	サイバ・ヒスカス 4WD
ボディ材質	C F R P
変速機	前7速



VR-4からレースに関係のないギミックやパーツを取り外したバージョン。空力パーツを大型化したにもかかわらず、若干軽量化できている。ノーツホルツカレーサーとして自覚を持った2015年の第10回大会、第4戦カナダGPから2連続で表彰台をゲット。VR-4のマシンとしての系性のよさを証明することとなった。



ミッシングリンク

# ミッショネルVR50/1

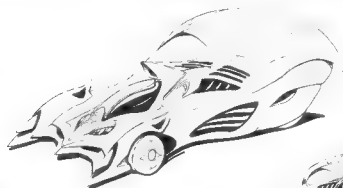
VR-40などとは異なり、最初からレース仕様で作られたマシン。2016年の序盤戦では表彰台をゲットするなど、ミッシングリンクの技術力の高さを見せた。安定した成績を残すマシンで、最終的にはランキング6位獲得に貢献。



ドライバー	E フォン・ホルフ
全長	4642mm
全幅	2322mm
全高	964mm
車体重量	182kg
総排気量	4494cc
最大出力	1750馬力・18900回転
最大トルク	152kg・m・14600回転
最高速度	592km/h
エンジン	サイバーサイクルエンジンV12
構造	フルタイムサイバーピスカス 4WD
ボディ材質	CFRP
変速機	前7後1

ミッシングリンク

# ストラト・ミッショネルMS-1



2017年に投入された本格的レースマシン。お蔭元ともいえる第10戦ロシアGPでは、ブーツホルツに優勝をもたらした。やや太ふりなラウンドタイプのリアウィングが特徴的。3シーズン使われたが、いずれの年も安定した成績を残している。

相変わらずフェイスマークがノーズに描かれていたり、リアのポリウレタンが大きくて威圧感があったりと、ミッショネルの伝統に取ったマシン。ただかなりスマートになってきている。



ドライバー	E フォン・ホルフ
全長	4642mm
全幅	2322mm
全高	964mm
車体重量	182kg
総排気量	4498cc
最大出力	1840馬力・19200回転
最大トルク	160kg・m・15100回転
最高速度	532km/h・α
エンジン	サイハ サイクルエンジンV12
構造	フルタイムサイバーピスカス 4WD
ボディ材質	CFRP
変速機	前7後1

ミッシングリンク

# ストラト・ミッショネルMS-3/B

ドライバー	E フォン・ホルフ / ノルアン・トノ
H クレイター	
全長	4642mm
全幅	2476mm
全高	954mm
車体重量	462kg
総排気量	4498cc
最大出力	1980馬力・20100回転
最大トルク	165kg・m・15300回転
最高速度	672km/h
エンジン	サイハ サイクルエンジンV12
構造	フルタイムサイバーピスカス 4WD
ボディ材質	CFRP
変速機	前7後1

MS-1のデビューから3年ぶりに投入されたミッショネルの新型マシン。MS-1以前と異なり、フォーミュラカーのフォルム似た本格的なレシングスタイルになった。各チームの開発競争が激化する中、着実にポイントを稼げるマシンに仕上がっており、2021年の第16回大会ではブーツホルツがランキング4位まで登りつめた。



# A・G・S

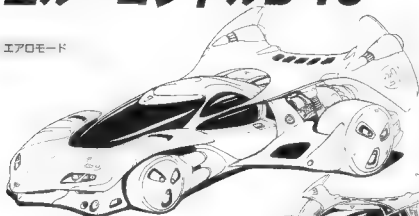
2007年の第2回大会以来幾度も総合優勝経験をもち、上位入賞の常連であった名門チームである。使用するマシンにはエル・コンドルの名が付けられ、その特徴的なフォルムは代々受け継がれている。人気のあるエル・コンドルマシンは数多いが、なかでも2014年に登場したエルコンドルB-14はコース状況に応じて車高を変化する可変シャシーを実装。C F G P Xに変形システム

という新しい概念を持ち込んだことも知られる。現在同チームでスポーツシ アディレクターを務めるP ロベが優勝したときに使用したマシンでもある。3年連続で最優秀マシンに選ばれたこともあるエル・コンドルシリーズ、その伝統を受け継ぎ低迷を打破するマシンは登場するのか？

A・G・S

## エル・コンドルB-15

エアロモード



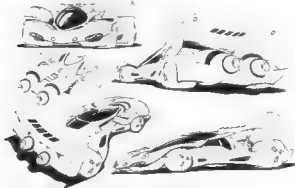
可変システムの元祖エルコンドル。ラリーモードでフロント部分が大きく開き、中からコンプ類が顔を出す。



A・G・S

## エル・コンドルB-16A

ラリーモードが廃止されたマイナーチェンジバージョン。最大の特徴であるリアウイングがひときわ大きくなった。ロベの引退により、新たに日吉明がステアリングを握ったが、偉大な先輩の無念を晴らすことはできなかった。



A・G・S

## エル・コンドルB-17



比較的变化の少なかったエル・コンドルだが、この年は前年モデルB-16Aから大きく変化。このモデルからブースターが一本化され、軽量化が試されている。またフロント周りのイメージは変わらないう、特徴的なリアウイングがカウルと一体化した。

A・G・S

## エル・コンドルB-19



3年間使われたB-17だが、2018年には1ポイントも獲得できず、古くからのノアンを嘆かせた。そこで、再度大改修が行われたのがこのB-19だ。グループCカーを思わせるそれまでのスタイルから、一気にフォーミュラマシンよりにシフトした。

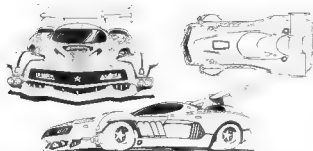
# K.A.Mスタンピード

いかにもアメリカンなマシン、スタンピードRSで戦ったスタースタンピードと、地道なレースを続けていたK.A.M。市販のカスタマーマシンで戦ってきた両チームが、1チーム2台体制のレギュレーション変更を受けて合併、スタンピードは第1回大会から

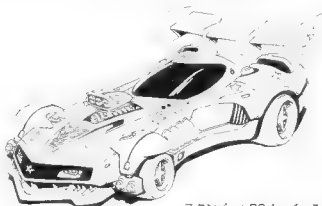
出場の老舗チームだが、過去に死亡事故を引き起こしているため、プースト開発には消極的。2019年までプースト非搭載マシンを使用していたことで有名だ。どちらもかつてはポイントゲッターだった中堅チームだけに、今後の活動が楽しみである。

スタースタンピード

## スタンピードRS



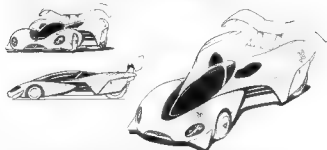
市販車に似た形状のカスタマーマシン。その外見とは裏腹に、最高速には自信がありV8 5000ccのスーパーチャージャーにより、418km/hとアスラダ G.S.Xとほぼ同じトップスピードをしぼり出す。



スタンピードRSは、プーストチャージャーというスーパーチャージャーで最高速をあげる。使用時のみボンネットからせりあがる。

K.A.M

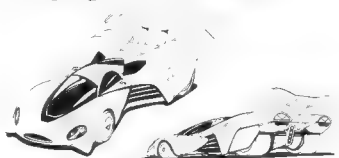
## レギオJ-968



2015年第10回大会第2戦ベルーGPで6位に入賞。スプリント勝負では勝ち目がなくとも、ハードなフットワークで逆転を担うのはベテランチームならではの。

K.A.M

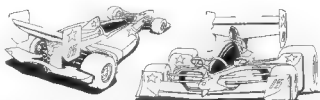
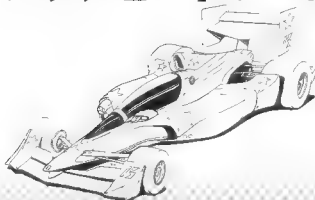
## レギオJ-1000



どうしても基本設計が日式になりかねないカスタマーモデル使用チーム。レギオも大きな改修がなく、かなり古いシャーシとなってきた。

K.A.Mスタンスピード

## スタンピードJ-1001



時代の要求に勝てず、K.A.Mスタンピードもフォーミュラフォーラムのマシンに変更。しかし解禁されたものの、プースト設定は他のチームに比べて最高速が低めになっている。

# フォローSTAG

シャーシコンストラクターの最大手、STAGのワークスチーム。C.F.G.P.Xへは第1回大会から参戦し、最初の優勝チームとなった経歴豊富な古参チーム。しかし年を経ることに順位が下が

りつづけ、特に最近是不振が続きシャーシメーカーとしてはかなり苦しい状況となりつつある。またセカンドチームであるルピナスSTAGも今ひとつの状況であり、危機感を募らせている。

STAG C.F.R

## トルネードS.T.A.G トルネードS・T・A・G

どちらもオーソックスなグループCカータイプのマシン。やや大型のリアウィングは、バランスの悪さを押さえつけようとしている衰えといえるだろう。

トルネードSTAG

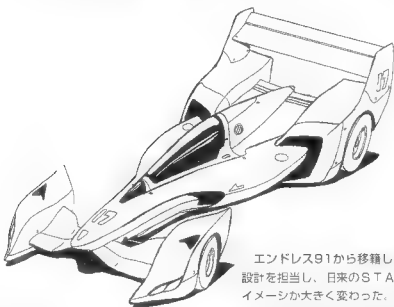


トルネードS・T・A・G



フォローSTAG

## トルネードSTAG C-1



エンドレス91から移籍した技術者たちが設計を担当し、日來のSTAGシャーシとはイメージが大きく変わった。低速打倒のための大きなチャレンジだったが、今のところ失敗とはいえないか成功ともいえないだろう。

ルピナスSTAG

## ネオルピナスEX



ネオルピナスEXはSTAGのセカンドチーム、ルピナスSTAGが2015年に使用したマシン。市販もされており、プライベーターの間で人気の高いシャーシのひとつ。日本選手権などでもよく見かけることがある。

エンドレス91

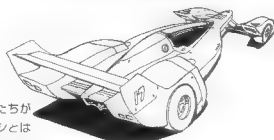
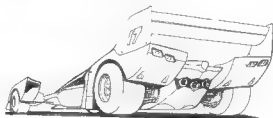
## ラザフォードRD

2015モデル

2016モデル



レギュレーション変更により、マイナーチェンジの行われた2016年モデル。特徴的なリアウイングが変更されたため、没個性なマシンになってしまった。2019年まで現役で使用された最長のモデルとなった。



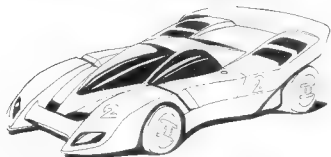
# P.P.Pベラドンナ

エンジン・コンストラクター大手スリービー社のワークスチーム、本来シャーシを購入し、自社のエンジンと組み合わせることでマシンを開発してきた。2020年からの1チーム2台体制の義務化

により、第1回大会から参戦している名門バーミンガムを吸収合併。バーミンガム技術者によるシャーシとスリービーのエンジンによる新マシンでの挑戦が始まろうとしている。

P.P.Pベラドンナ

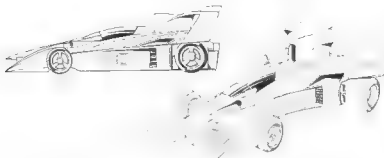
## ベラドンナSSR



オーソドックスなSCマシン。中段以降の場所でP.O.L330やシャルジュ2x2などと地味な戦いを繰り広げていた。

超未来

## レイアップP.P.P



今までのところ唯一の中国CFチーム。スリービー社のセカンドワークだが、超未来が自社開発したシャーシは直線的でタサイと噂され、性能もばつとしない。

P.P.Pベラドンナ

## レイアップP.P.P108



P.P.Pベラドンナ

## P.P.PセイバーRS



基本的にナイトセイバー005と同じシャーシ。このシャーシとスリービーのエンジンの相性はよくないようで、ナイトセイバーのような結果が出ていない。

バーミンガムRT

## 73iグラミッド



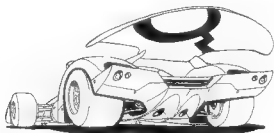
巨大な扇型のリアウイングが特徴的なグラミッドシリーズ。73iは謎の不具合が続出し、予選はある程度結果を残すものの、決勝での結果につながらなかった

バーミンガムRT

## 73Jグラミッド



73iのバージョンアップ版。特徴的なリアウイングがさらに後ろに伸ばされ、非常に目立つようになった。73iほどではないが、こちらもリタイヤが多かった。



ひと目で元バーミンガムの技術者が開発したことがわかる特徴的なマシン。全体的なフォルムはフォーミュラタイプになったが、フロントカウルや、リアウイングはグラミッドそのままである。

# アルバトロスD.D.T

走行中に車高を変えられる可変シャシーのエルコンドルB14の登場により、一気にオンロードタイプの増えたCFマシン。特に2015年を最後にオフロードセクションが廃止され、ラリータイプのマシンはほとんど姿を消すこととなる。そんな中でかたくな

にラリータイプのマシンを作っていたのがアルバトロスD.D.Tだ。エンジン・シャシーともにアオイから購入し制作したアルバトロランダー602は、荒天時ならオンロードでも威力を発揮していた。

アルバトロスD.D.T

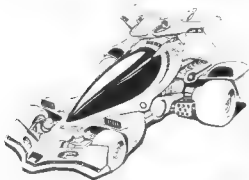
## アルバトロランダー602

### バードサーチャー

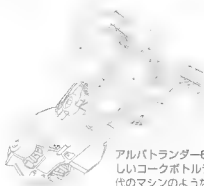
通常はリアウィングとなっていたが、これを分離して飛ばすことで先のコース状況を観察することができる。ただし分離中はリアのダウンフォースがなくなるのを覚悟する必要がある。



最後に作られたラリータイプのCFマシン。「オフロードの鬼」大友譲二により、オフロードや荒天時に無類の強さを見せた。オンロードでも決して遅いわけではなく、パワンスのよいCFマシンだ。しかし、CFGPXが完全にオンロードのみとなると、さすがに602の出番はなくなった。



悪路走破用のモードはあっても、高速走行用のモードを持たないことかアルバトロランダー602の大きな弱点。また、その造りから空気が抵抗が大きいことも弱点として上げられる。

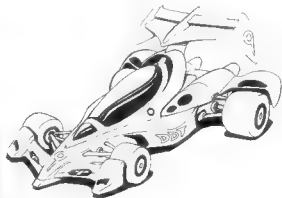


アルバトロランダー602のボディは、美しいコークボトルライン。古きよき時代のマシンのようなひくけ魅力だ。

アルバトロスD.D.T

## アルバトロランダー603

基本的にはアルバトロランダー602と変わりはない。バードサーチャーから通常のウィングに変更し、空力的に問題のあった部分をカウルで覆っただけである。



# シャルジュCF

シャルジュCF

## シャルジュ2x2



フランスのCFチームシャルジュが2015年まで使っていたマシン。市販スポーツカーのようなラインで、比較的小柄なマシン。この後シャルジュはエルコンドルB-16Aのカスタマーバージョン、CコンドルB-16を2020年まで使うようになるが、どちらの成績もぼっとしなかった。

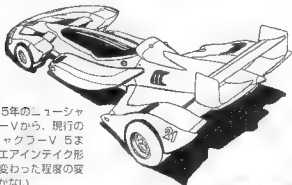


# ナリッシュXi マクレガーケルン

エンジンコンストラクターXi社のワークsteam。Xi社のエンジンは、ミッシングレンクのCFマシンをはじめ、多くのレーシングチームが使っている定評あるエンジンだ。ただし、シャシーの設計はやや古い。

ナリッシュXi

## XiジャグラーV/5



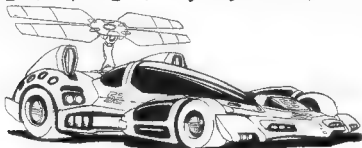
2015年のニューシャグラVから、現行のXiジャグラーV-5まで、エアインテイク形状が変わった程度の変更しかない

# S・G・M

ドイツのシュトロプムス社が開発したリニアホイールを搭載できる参加2チームのひとつ。もう一方のチーム、シュトロゼックプロジェクト（シュトルムツェンダー）のデザイナー、F・ハイネルはかつてこのチームのドライバーであった。S・G・Mのサ

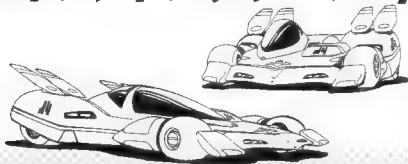
S・G・M

## サイレントスクリーマーβ



S・G・M

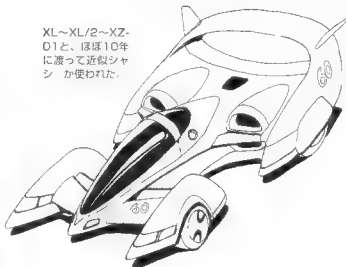
## サイレントスクリーマーγ-2



マクレガーケルンは、シャシーコンストラクター・イタリアはケルン社のワークsteam。このハイブリッドシリーズの基本デザインは、なんとソーラーカー。美しいアーチ型のリアウイングが特徴的だが、あまり好成績は収められなかった。

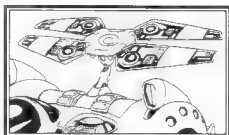
マクレガーケルン

## ハイブリッドXL



XL~XL/2~XZ-01と、ほぼ10年にかけて近似シャシーが使われた。

イントスクリーマーシリーズは、史上初の燃料電池を動力源とするCFマシン。またリアウイングが光学触媒素子パネルとなっており、ここから余剰エネルギーの補充が可能になっている。



サイレントスクリーマーのリアウイングは、発電用に光学触媒素子が組み込まれたパネルとなっている。軌道上の人工衛星から搬送されたエネルギービームを、このパネルで受け止め、強力な発電が行えるようになっている。リニアホイール車は、電圧を増大しオーバードライブさせることでブーストに似た超高速走行状態を作り出すが、サイレントスクリーマーシリーズでは、この光学触媒素子パネルが作り出す電力も利用している。ただしそのシステム構造から、荒天時にはエネルギー効率が一極端に低下する。

P.O.L

P.O.L

## POL330

イギリスのCFチームP.O.L。美しいスポーツカーラインのPOL330や後継のPOL331の運用で知られる。惜しむらくは、その美しさと実力か比例していないことだろうか。



## セベナージRT

セベナージRT

## ピリオネーアNEXT



ピリオネーアNEXTはグループCカータイプ。大きなチンスポイラーが可動し、空気抵抗を弱めてくれる。オーソドックスなマシンであるが、完走率が高い。

## ボルドーバイオレット

ボルドーバイオレット

## プラシーボF-71

2012年開発のラリーカータイプのマシン。これをオフロードセクションがなくなる2015年まで使いつづけたのだから、物持ちがよすぎる。さらに2016年に購入したのは、アルバートランダー603。少し代わったチームのようだ。



## F・バンガード

F・バンカー

## カペラQ-4レーシング

カペラQ-4レーシングは、全日本選手権などでも人気の高いカスタマータイプのCFマシン。CFGPXで使うには、やや力不足なようだ。



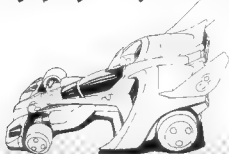
# コイヌールフォーミュラ

2008年にはワールドチャンピオンにもなった元名門チーム。低迷続けるコイヌールが起死回生を目指して開発したのが、このカウンターアローT.O.Sだ。独自スタイルのフロントサスは故障が多く、次のカウンターアローT.O.S Rでは通常のものに変えられた。

コイヌールフォーミュラ

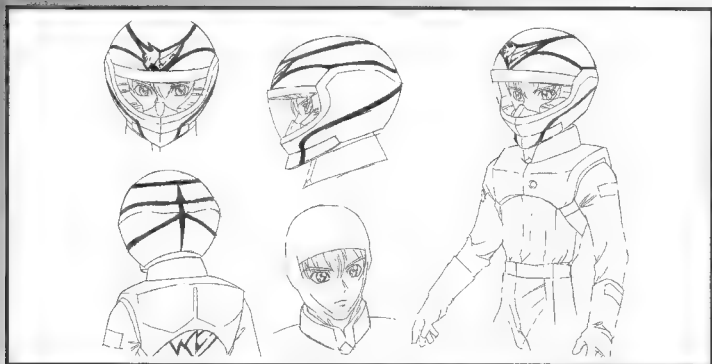
## カウンターアローT.O.S.X-R

## コイヌールフォーミュラ カウンターアローT.O.S



そこそこの成績を残せるようになってきたコールメイが、2020年に投入したカウンターアローT.O.S.X-R。下位チームがジャンプの購入を始めているようだ。

# PILOT PROFILE



## サイバーフォーミュラドライバー名鑑



# 風見ハヤト

Hayato Kazami

**Birthday**

March 28, 2001

**Blood type**

A

**Sex**

M

**Nationality**

Japan

**CV**

金丸淳一

**Family composition**

Mother

**Totaling  
result**

Rate: 4 complete running  
Winning a prize

rate of 76.5%  
70.4%

**The 10th GPX** World Champion

**The 14th GPX** The 2nd Place

**The 11th GPX** World Champion

**The 15th GPX** World Champion

**The 12th GPX** The 3rd Place

**The 16th GPX** World Champion

**The 13th GPX** The 4th Place

**The 17th GPX** The 2nd Place

## サイバーフォーミュラ界の若き帝王

第10回大会の最年少デビュー以降、数々のライバルとの戦いで、史上最多4度のワールド・チャンピオンに輝いた「若き帝王」。初めはサイバーバイク志向であったが、亡き父・風見広之の遺志を受け継いでCFDドライバーの道へ進んだ。また彼は、知覚の限界を超えた「ゼロの領域」に踏み込んだ数少ないドライバーで、イナーシャルドリフト、リフティングターンを駆使するコーナーワークには、多くのファンが魅せられている。デビュー当初は精神的な未熟さを露呈していたが、第12回大会での大事故から復帰してからは人間的に成長を見せ、最近では王者の風格すら感じさせるようになった。

## 歴代の愛車



アスラータGSX



スーパーアスラータSA-01

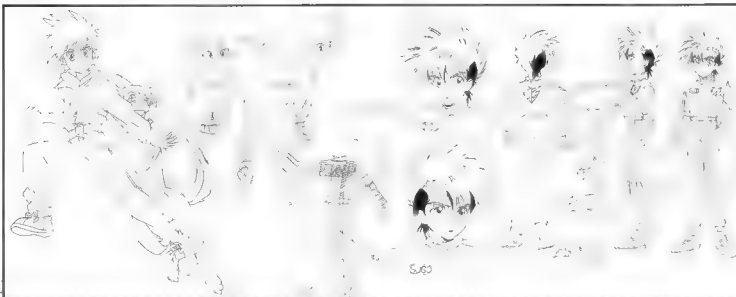
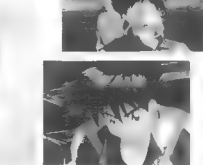


スーパーアスラータAKF-11



VアスラータAKF-0/G

Cフォートンによるアップグレードを受けたスーパーアスラータAKF-11は第14回大会まで現役として戦った。



### Drivers History

- 2001年、3月28日、イギリスに生まれる  
2012年、3歳頃から始めるカートから、バイクレース、  
興味から始める  
2013年、日本に帰国し、車田家に居候する。バイクレ  
ースのウイセニムを取る  
2013年、車田氏、部とともに富1高サーキット、小へマス  
、フューを転送中、健常者を受ける  
、ならびでスノウ、チームのレーサーとして、  
グランドに、参戦。富1、園クワイファイ突  
、全日本選手権に3位入賞しスーパーバイ  
、センス取得  
第2戦ワールドGPで3位入賞、第3戦パブリ  
、GPでは3位入賞でそのおちちに  
第5戦イギリスGPでスーパーバースタークに乗  
り換える。初のポールポジションと優勝を平  
、ける  
、日本GPで優勝し、史上、最年少のワールド、  
チャンピオンとなる  
、同季、父親と死  
2016年、第3戦まで、2年目のスランプとも言うべき  
、小嵐に、第1戦オーストラリアGPで今季初勝  
、利  
、イナシャッドワットを受賞  
日本GPを制し、史上2人目のダブルチャン  
、ピオンになる  
2017年、第3戦、イギリスGP、スーズスベリ、サーキ  
、トで負い、ランドラーとクラッシュ。腕の重  
、傷を負い、レーサー引退  
、若生あすかと婚約するも、のちに解消  
2018年、第7戦フランス、ル・マンサーキットにて、最  
、速の復活を果たす。年間4位に終わるが、最  
、終戦日本GPを制す  
、あすかと再婚  
2019年、  
「J グランド」に及ばず、年間2位に終わる  
第1戦と第2戦の間に、ミッドナイトレースに出  
、場  
、マシンをガードに乗り換える  
、若生修とマッチレースでリブライタムを受  
、賞  
、名古屋東部によって退場されるも、3月11日  
、の、ワールドチャンピオンとなる  
2021年、  
4度目のワールド、チャンピオン(2度目のダブル  
、ルワン)、スプロ、G10社と提携  
、アメリカ、ハバロフスクのところに豪邸を購入  
、あすかと同棲生活開始  
2022年、  
第17回大会では、第8戦スペインGPまでラン  
、クパルによるリブライタムに続く  
最終戦日本GPで加賀に敗北、年間順位は  
、2位に終わる  
、シーズン終了後、あすかと離婚

俺の夢と父さんの夢を  
ひとつにしたんだ！



とア模、アスウ、タモ定ス、余額：ナシ

あなたに勝たなければ  
チャンピオンになっても  
何の価値もない

[illegible]

ごめんよアスラーダ  
長いこと抱っこして



の肝を削　スリ内内ナ　スチ・CF、消燭、ハ

間違えた？  
コンピュータのお前が？

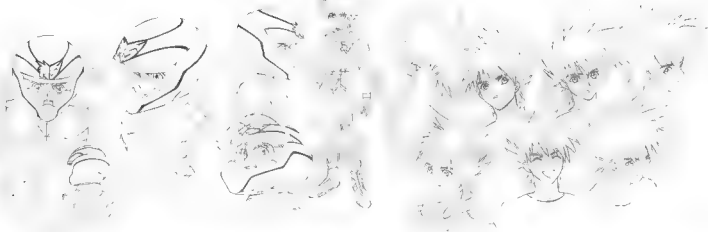


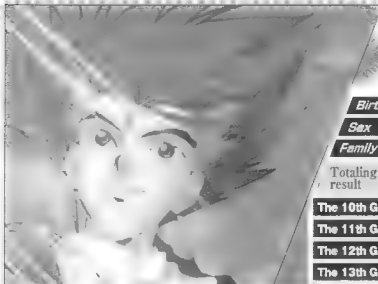
青年修と「ア・チェ・ス  
キ」隔年、ソ・マ・ク  
ラ・を編み出す「ハヤ  
ト」のオチの大きな試  
験となる



簡単に勝たせるほど  
甘くはないですよ  
僕とアスラダは

支那の経済発展は、  
 全体的に強さ、先導する  
 役割、特に、  
 世界経済の中心  
 として、  
 世界経済の中心  
 として、  
 世界経済の中心





# 加賀 城太郎

**Jotaro Kaga**

**Birthday**

April 1, 1996

**Blood type**

A

**Sex**

M

**Nationality**

Japan

**CV**

関 望 彦

**Family composition**

Father, Elder sister

**Totaling  
result**

Rate of complete running  
Winning a prize

rate of 80.4%  
76.5%

**The 10th GPX**

**The 7th Place**

**The 14th GPX**

**The 4th Place**

**The 11th GPX**

**The 15th GPX**

**The 4th Place**

**The 12th GPX**

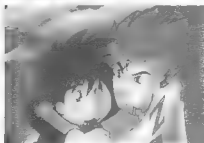
**The 16th GPX**

**The 13th GPX**

**The 2nd Place**

**The 17th GPX**

**World Champion**



## ハヤト最大のライバルである 型破りドライバー

草ノース出身のドライバーで、第10回大会ノフリカGPがCFデビュー戦。当初は実力を疑問視されていたが、経験で培われたテクニックと勝負度胸によって、すぐにトップドライバーとして認められている。多少金銭面でこだわりがあるタイプだが、友情に厚く、ハヤトとは兄弟のような関係だった。しかし、ハヤトの成長がめざましくなると、その関係も次第にライバルへと変化した。加賀は親友・相沢英二の死で封印した「ゼロの領域」を解禁し、ハヤトと戦うようになる。その執念は第17回大会での名勝負、そして彼にとって最初で最後のワールド・チャンピオンという形で結実した。

## 歴代の愛車



プロトシャカー



ステルスシャカーZ-7

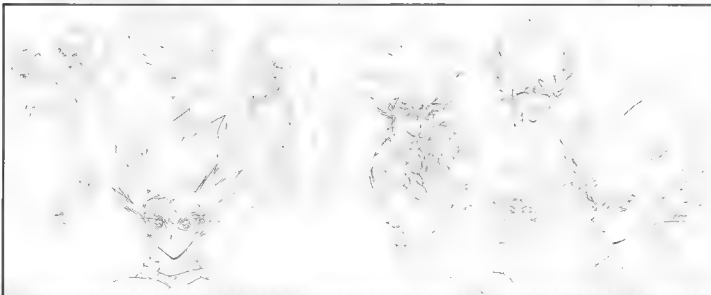


エクスペリオンZ/A-10



凰崎AN-21

「凰崎」のタイヤは前4輪に後2輪とアスファルトに近い。これは風見広之と相なったことのある名雲社の影響だろう。





# Drivers History

- 1996年 1月1日、東京に生まれる
- 2010年 母親死。父親が買ひ入れたバイクをきっかけに相沢英一と知り合う
- 2011年 日本カート選手権で初出場2位に輝く
- 2013年 ゼロの領域。踏みこむ
- 親友でライバルの相沢がレース中に死亡  
渡米「フリード加賀」の名前でキャンボンレーシングF3スポット参戦
- 2015年 北海道にてスゴウのドライバー、風見ハヤトと知り合う
- ワールドグランプリ参戦中のハヤトとクラッシュ  
レースに参加、優勝
- ファイヤーボールレースに出場。ハヤトを援  
護するためプロトジャガーを失う
- アオイZIVのドライバーとして、CF第10回入  
会第7戦から参戦
- 2016年 アオイZIPを辞めて、アメリカのインディに参  
戦する。マンのエンジンはスゴウ製
- 2017年 ハヤトがゼロの領域に入ったらと知り、CF復  
帰を決定
- 2018年 アオイZIVのドライバーとして3年ぶりにCF  
復帰。ハヤトにゼロの領域の危険を伝える  
最終戦日本GPで、自らもゼロの領域で走り  
出す
- 2020年 名古屋支部体制のもと、新マンシ アルザー  
ドで参戦
- αニューロ眼川による副作用で事故を起こす  
第12戦はアオイ欠場により不参加
- 2021年 マンシテスト中のクラッシュで左足骨折。イン  
ディで優勝
- 2022年 出場停止の解けたアオイZIPからCFに参戦  
するが、初戦は6位に終わる
- 第2戦ブラジルGP欠場、第3戦アルゼンチ  
ンGPから新マンシ「風形」に乗り換える
- 第11戦オーストラリアGPにてミラーシュター  
ンを使うがクラッシュ。入院する
- 第12戦日本GPでハヤトを抑えて優勝。自身  
初のワールドチャンピオンになる
- CFを引退。クレイ、ドフツキとともにアメリカ  
に戻る



金じゃねえのさ、やっとおれ  
には向いていないのかなあ

金じゃねえのさ、やっとおれ  
には向いていないのかなあ

ここまでやっただ  
食うてもしんどい  
死んでも思っ



第13回「ゼロの領域」GP「フリード」に参戦。トウ  
ラ「絶対勝つ」というゲートを出し、ハヤトに勝てば

オレたちのレースは  
まだ終わっちゃいない



あれは人間の立ち入れる領域  
じゃない



「ゼロの領域」で戦うハヤトに対し、これまで兄のような  
態度で、いざ置は本物の意味「ゼロの領域」を戦う

アオイ、警備のメスが入  
るから注意。レ  
ス中では「ア  
オイ」を  
「アオイ」  
と表現する



最後のレースだ

過去に、2 連続で  
ある。18年、その  
「18年」はCF復帰  
の日で、アオイ  
がハヤトを助けた





# 新条 直輝

Naoki Shinjo

**Birthday** October 28, 1998 **Blood type** B  
**Sex** M **Nationality** Japan **CV** 緒川 光  
**Family composition** Father, Mother

**Totaling result** Rate of complete running rate of 87.2%  
 Winning a prize 82.1%

The 10th GPX	The 2nd Place	The 14th GPX	The 5th Place
The 11th GPX	The 2nd Place	The 15th GPX	The 8th Place
The 12th GPX	World Champion	The 16th GPX	The 3rd Place
The 13th GPX	The 5th Place	The 17th GPX	The 4th Place

## 壁面に耐けない努力する天才

ヨーロッパF3での活躍を買われ、2015年にアオイノフォーミュラからCFデビュー。第12回大会で、念願のワールドチャンピオンに輝いた。勝利への執念は誰よりも強く、第10回大会アフリカGPでは下回った11位を走ったほどだ。しかし、己の才能に対する過信や、ハヤトたち同期のライバルに対する焦りから、成績不振に苦しむことも多く、2020年にはアオイを解雇されてしまう。だが、逆境を成長の糧にしたのか新条の強いところ。特に自分の意志でアメリカの卓レースに参加し、ユニオンセイバーからCFに復帰して以降は、精神的に強くなり、デビュー当時の輝きも取り戻した。

## 歴代の愛車



スペリオンGT



ファイアースペリオンG.T.R



エクスペリオンZ/A-8



イッシュザー00-X3

2016年第5戦から投入されたエクスペリオンは、アオイ初の変形機構を導入したマシンとして知られている。



# Drivers History

- 1998年・10月28日、和歌山に生まれる
- 2010年・通年からのスタートで「e部門優勝」
- 2011年・全日本カート選手権で総合1位に輝く
- 2012年・2年連続カート選手権総合1位を引っさげ、  
F3000デビュー
- 2014年・前年度から参戦したヨーロッパF3で2年連続優勝
- 2015年・アイフォーミュラから参戦し、入賞しデビュー  
CFPワールドグランプリに参戦するも、成績不振。  
アイZIPのブリーディングにファーストドライバーの座を奪われる
- 第7戦アメリカGP以降は立ち直り、年間順位で2位となる
- スバウのメカニック、城之内みきとアメリカGP以降、仲が接近する
- 2016年・メカニックとして自信を失ったみきを助すなど、仲よさらに進む
- レーサーとしては年間2位・最終戦日本GPまではランクトップだった
- 2017年・ハヤト、ランドルフが不在の中、第5、7、11、12戦で優勝・悲願のワールド・チャンピオンに輝く
- 2018年・第10戦まで成績不振が続く、アイフォーミュラ解雇の危機に  
第11戦中GPにてゼロの領域に達し、アンリから肉を喰う
- 2019年・念人の城之内みき、この年からアイに移籍  
第9戦南アメリカGPで優勝するも、年間成績は5位と低迷
- 2020年・名古屋から解雇通告を受け、みきとともに度々アメリカではロードナイトレースなど各種賞金レースに参加。のちにデイトナレースに優勝する
- CFには第11戦より、ユニオンセイバーのドライバーとしてスポット参戦・日本GP優勝、オーストラリアGPでは3位となる
- 2021年・ユニオンセイバーと2年間のドライバー契約を結ぶ
- 第2戦と第11戦で優勝するが、年間順位は3位
- 2022年・アイの復帰を希望するが、アイの事情でかなわず・ユニオンセイバーに残留、みきと同棲するようになる
- 年間順位は4位・この年は優勝回数0に終わる
- 2023年・アイZIPフォーミュラのドライバーとして、アイに復帰する

ニューマンがどうやら知らんが、まともな走れなければ勝てない



「ニューマンがどうやら知らんが、まともな走れなければ勝てない」

ここでリタイアしたら俺もお前も死ぬよりみじめだ



第7戦アメリカGPで、ファイアースペリオンを倒す

なんだ……これは……



アイ解雇の危機の中、念人も「ゼロの領域」に達するも、理想のどここの中国GPのみである

俺は信じる、うまでやってきたレースを



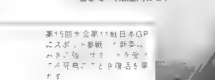
アイ解雇後、アメリカのストリートレース、参戦することで、新条は精神面でより強くなる

おめでとう、新条くん（英今日子）

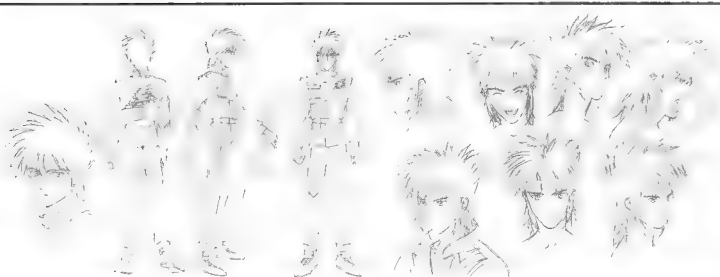


「おめでとう、新条くん（英今日子）」

5秒で出してやる、私を信じて！（城之内みき）



第15回大会第11戦日本GPにスポット参戦し、新条のサポートで、ミキの復帰を助ける





# カール・リヒター・フォン・ランドル

**Karl Lichter von Randoll**

**Birthday** July 7, 2001. **Blood type** AB

**CV** 松岡 洋子

**Family composition** Father, Mother, Grandfather, Grandmother

**Totaling result** Rate of complete running rate of 81.3%  
Winning a prize 69.2%

The 10th GPX	The 3rd Place	The 14th GPX	The 3rd Place
The 11th GPX	The 4th Place	The 15th GPX	The 2nd Place
The 12th GPX	The 6th Place	The 16th GPX	The 2nd Place
The 13th GPX	The 11th Place	The 17th GPX	The 3rd Place

## サーキットのアマデウスと称された 誇り高き男

ハヤトとの非公式レースをきっかけに、第10回大会途中からユニオンセイバーでCFの世界に入る。デビュー戦となったノルウェーGPでは、新人初のポルトゥウィンで優勝し、その才能をファンの目に焼き付かせた。だが、ブライドの高さゆえか、挑発的な駆けすきに乘せられやすいという弱点もあり、特に第11回大会ではK.シューマッハに何度も翻弄されていた。このとき、ランドルを立ち直らせたのが、デビュー以来の好敵手でもあるハヤトだったのは興味深い。この一件から、ランドルとハヤトの関係は、互いを認めた真のライバルへと進化。その後も名勝負を繰り返した。

## 歴代の愛車



イシュザーク007



イシュザーク00-X1

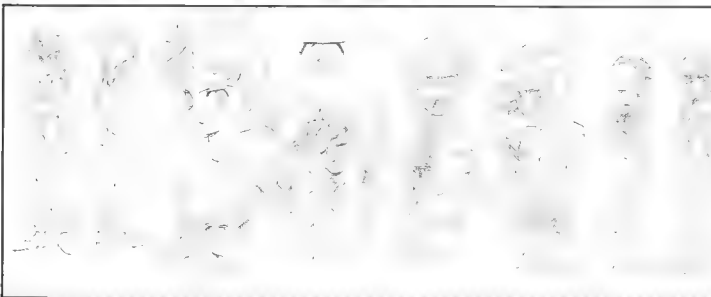


イシュザーク008



イシュザーク00-X3/II

イシュザーク00-X1からシュトロセックの技術を導入した。ただし、ローリング 1クビットは通常のシート式である



# Drivers History

- 2001年 7月11オーストラリアに生まれ  
2011年 ヨーロッパのアマチュアスポーツ界でタイトルを総ナメにする  
2015年 サイバーバイカーズ優勝。風見ハヤト、皆生あすかとの市会をきっかけにF1へ参戦する  
第6戦ノルウェーGPからCF1に参戦。デビュー戦で史上初のルーキーによるポールトゥーンを達成  
年間3位となる。ただし、ポイントはK.シューマハが挙げたものと一緒になっている  
2016年 この年からポイントはサイバーシステムではなくドライバーに与えられることに  
優勝候補に挙げられるも、シューマハの挑発にヘースを悩ませる  
第4戦CF撤退を匂わせるが、ハヤトや彼事のグレイスに叱責され、レースに復帰する  
2017年 第5戦イギリスGPにて、ハヤトと人クラッシュ。そのまじCFを引退する  
2018年 ユニオンセイバーを私費で買収する。スゴウと提携し、エンジンを供給する代わりに可変シャシの技術を得る  
彼のドライバー、プリンス・ローゼンクロイツとして最終戦日本GPにスポット参戦。結果は目撃レポートと接触しリタイア  
2019年 ユニオンセイバーのオーナー兼ドライバーとなる  
第3戦と第5戦で優勝したが、J.グーデリアンの挑発には及ばず、年間3位に終わる  
2020年 アメリカでミッドナイトレース出場後、断崖直下と城之内みきを救う  
第11戦日本GPから新条をユニオンセイバーのドライバーに、あきをメカニックに迎える  
第11戦直前に拉致されたハヤトを、私設部隊を率いて救出する  
このシーズンは年間2位に終わる  
2021年 第3戦、第5戦、第6戦で優勝するが、ハヤトには及ばず年間2位に  
第6戦ドイツGP前後に、母親から結婚を勧められて苦悩する  
2022年 年間3位になるが、アブド加賀とハヤトにポイントで2倍近くの差をつけられる  
2023年 CF2入目の女性ドライバー、S.ギャラガーとドライバー契約する

さあ、天才の走りを見せてやろう



おのれシューマハだ!



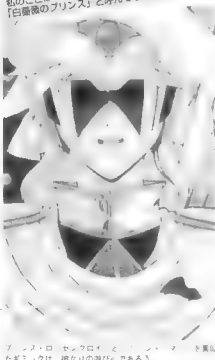
第11回大会ではシューマハに挑発し、リタイアした。それと関係があるという噂も

少しは男らしくなったかな



シヤムとクラッシュ。今更 3月、4月と優勝を逃すが、彼はあえてこの旗を形成手術で潰そうとしたのか?

私のことは「白蘭地のプリンス」と呼んでもらおう



プリンス・ローゼンクロイツ。プリンス・ローゼンクロイツは、根柢の遊び心である。

母上がいらいしているんだ。今日は勝たせてもらうぞ



第15回大会最終戦。スゴウGPで優勝した。プリンスは母親、勝利を望むが、憎しくもハヤトに勝た

自分が邪魔だということにどうして気づかないんだ

第17回大会最終戦。皆生あすかとハヤトの母会、目撃者は母親と思える。あすかは母会、勝利を望むが、憎しくもハヤトに勝た





# 菅生 修 Osamu Sugo

<b>Birthday</b>	August 9, 1994.	<b>Blood type</b>	A		
<b>Sex</b>	M	<b>Nationality</b>	Japan/Britain	<b>CV</b>	遠水 葵
<b>Family composition</b>	Father, Mother, Younger sister				
<b>Totaling result</b>	Rate of complete running		rate of 77.8%		
	Winning a prize		77.8%		
<b>The 10th GPX</b>	<b>(The 3rd Place)</b>		<b>The 14th GPX</b>	—	
<b>The 11th GPX</b>	<b>The 3rd Place</b>		<b>The 15th GPX</b>	—	
<b>The 12th GPX</b>	—		<b>The 16th GPX</b>	—	
<b>The 13th GPX</b>	—		<b>The 17th GPX</b>	—	



## 閃光のように駆け抜けた音速の騎士

菅生修ことK シューマツハは、第10回大会で3戦、第11回大会で6戦と、短期間に活躍したドライバー。超一流のテクニックと戦術の持ち主で、参加9戦中、5回の優勝は後年「帝王」とまで呼ばれるハヤトに、勝ることも少ない成績だ。第10回大会第3戦ブラジルGP後に、私的な事故によって一旦はF1で優勝するが、翌年、第11回大会ではアオイZ I Pフォーミュラから途中参戦して見事に復活勝利している。よくあるレース上の駆け引きや戦術か、ハヤトやランドルたち10代ドライバーに反感を持たれることもあったが、彼を教訓としてハヤトたちが成長したことは、後のハヤトたちの活躍を見てわかる通り。だがそんなシューマツハも、視神経のキズがもとでレーサー生活から身を引き、スゴウのオーナー兼監督として指導する立場へ変わった。名前も本来の菅生修に戻し、現在はオーナー兼というレースを、日々奔走している。

## 歴代の愛車

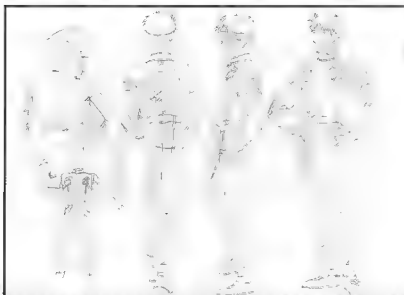


ナイトセイバー-005



エクスベリオンZ/A-B

第10回大会でシューマツハに乗ったナイトセイバー-005は、スプレントモードという簡易変形機構が用いられている。突出した性能はなかったが、シューマツハという超一流ドライバーの力こより、本来以上の性能を発揮した。



## Drivers History

- 1994年 8月10日に生まれる
- 2010年 国内サ・ト選手権優勝後、国内F1に参戦
- 2011年 父執との対立から渡米 イギリスF1に参戦。翌年は年間1位に輝く
- 2013年 ミン・メルからF1に参戦 年間2位に輝く。クレアとヒュー・ホルツと初対面したのもこの年
- 2015年 風見広之氏の告白から、スミスの隠婚を知る  
：K シューマツハを名乗り、コンメンセイバーからF1に参戦  
：風見ハヤトとアスラダをスミスから守りつつ、自身も人生を始める  
：スミスのヘリコプター墜落に巻きこまれて負傷。1年休養を退し、菅生修としてF1に復帰
- 2016年 前年の事故が原因で視神経を痛める  
：シューマツハとして、アオイZ I PフォーミュラからF1復帰  
：同年引退
- 2018年 スゴウのオーナー兼監督に就任
- 2019年 視神経の障害を克服 以降、スゴウのナストライバーも兼ねる
- 2020年 アスラダ復帰の足掛を問うため、ハヤトとマナチレースを行う
- 2022年 現場指揮はクレアに任せ、オーナーとして資金調達にまわっている日々を送る



# ジャッキー・グーデリアン

## Jackie Gudelhian

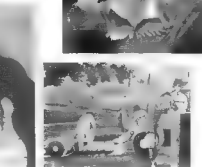
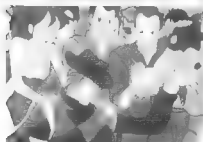
**Birthday** May 1, 1995. **Blood type** O

**Sex** M **Nationality** United States **CV** 島田 敏

**Family composition** Father, Mother, Elder sister, Younger sister

**Totaling result** Rate of complete running rate of 77.3%  
Winning a prize 66.3%

<b>The 10th GPX</b>	<b>The 6th Place</b>	<b>The 14th GPX</b>	<b>World Champion</b>
<b>The 11th GPX</b>	<b>The 5th Place</b>	<b>The 15th GPX</b>	<b>The 3rd Place</b>
<b>The 12th GPX</b>	<b>The 2nd Place</b>	<b>The 16th GPX</b>	<b>The 5th Place</b>
<b>The 13th GPX</b>	<b>The 6th Place</b>	<b>The 17th GPX</b>	<b>The 5th Place</b>



### 機械の荒馬を駆るハイテク・カウボーイ

彼は第7回大会からCFデビューしたドライバーで、持ち前の明るいつま先と野性味のある派手な走りを魅力としている。レース途中でレタイアすることもしょくないが、いったん波に乗ると手がつけられないくらいの強さを発揮。特に第12回大会では、マシンの完成度と彼のテクニックが見事に噛み合い、ハヤトや加賀といった強豪を寄せつけず、独走状態のままワールド・チャンピオンに輝いた。同じチームのハイネルとはケンカばかりしているが、仲のいいほどと例えられるように、レース中は互いに示し合わせてライブルをブロックするなど、患の合ったところも見せている。もうペテランの領域にあるが、これからも大胆な走りでファンを魅了し続けることだろう。

### 歴代の愛車



スタンヒートRS



シュティールHG-161



シュティールHG-164



シュビーゲルHP-022

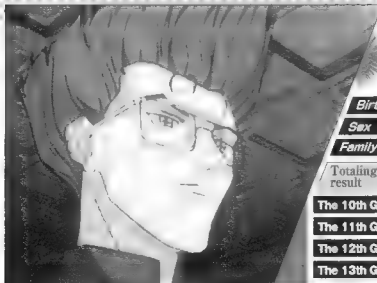
第11回から第16回まで愛用したシュティールは、ハイクのようなローリング・クビットが特徴的だ。

### Drivers History

- 1995年 3月11、アメリカに生まれる
- 2012年 2年間活躍したインディからFに転向。スタースタンピードで年間3位になる。翌年、翌々年は3位、6位
- 2015年 全日本CF選手権の招待選手として来日。決勝でリタイア。第10回大会は観戦するも、年間6位
- 2016年 シュトルムフェンダープロジェクトにドライバーとして参加。Fハ・イネルの設計した「シュティール」で参戦。最終戦を前に、クラッシュリタイア。各折で日本もP1に出られず
- 2017年 シュトルムフェンダーに移籍。年間2位の好成績
- 2018年 アフリカGPで嵐風ハヤトの危殆に赴く。是母を巡り、ブー・ツホルツと乱闘に。FICC Yから罰金を言い渡される。最終戦、「クワイツシュティール」で参戦するが、目失明と接触リタイア
- 2019年 片目の失明で、初のワールド・チャンピオンに輝く
- 2020年 年間3位。日本GP後、P・アリアのボイストレーニングに3位に。最終戦でもその座を奪取
- 2021年 M・ルイザのシュトルムフェンダー移籍の際、トラブルを起こす
- 2022年 新マシン「シュビーゲル」を取り、イギリスGPで勝利するも、年間3位に終わる







# フランツ・ハイネル

Franz Heinel

**Birthday** ▶ December 23, 1994. **Blood type** ▶ AB  
**Sex** ▶ M **Nationality** ▶ Germany **CV** ▶ 声優 藤太郎  
**Family composition** ▶ Father, Mother, Younger sister, Grandfather

**Totaling result** ▶ Rate of complete running ▶ rate of 87.3%  
 Winning a prize ▶ 70.4%

<b>The 10th GPX</b>	<b>The 5th Place</b>	<b>The 14th GPX</b>	<b>The 8th Place</b>
<b>The 11th GPX</b>	<b>The 10th Place</b>	<b>The 15th GPX</b>	<b>The 6th Place</b>
<b>The 12th GPX</b>	<b>The 4th Place</b>	<b>The 16th GPX</b>	<b>The 6th Place</b>
<b>The 13th GPX</b>	<b>The 3rd Place</b>	<b>The 17th GPX</b>	



## サーキットの精密機械はドライバーとマシン設計を兼ねる

2011年の第6回大会でCFデビュー。最初のチームはZIPレーシングだった。第10回大会までは走率ナンバーワンとして知られ、その冷静なドライビングから「サーキットの精密機械」と呼ばれる。ただし、本来の性格はかなりの激情家で、グーデリアンのケンカはCF名物とまで言われている。また、普段のレースが安定している分、ミスがよく目立つのも彼ならではのこと。第10回大会第8戦スペインGPや第10戦ドイツGPでの失態は、今もファンの記憶に残っている。一方、マシンデザイナーとしても彼は有名で、S・G・M時代に設計したサイレントスクリーマーから最新作のシュビーゲルまで、独自の技術によって幾多の名車を作り上げている。その成果は第14回大会で、グーデリアンのワールド・チャンピオン獲得という形で結実した。現在は二足の草鞋による過労がたり、ドライバーは完全引退。シュトルムツェンダーの監督兼マシンデザイナーを務めている。

## 歴代の愛車

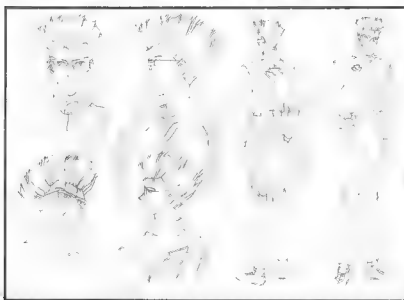


サイレントスクリーマー ▶ シュビーゲルHG-161

サイレントスクリーマーのころから、ハイネルが設計したマシンには超伝導リアホイールが使われている。

## Drivers History

- 1994年：12月23日、ドイツに生まれる
- 2011年：全食料の男子校卒業後、ZIPレーシングからCFデビュー
- 2014年：第9回大会で年間3位に輝く
- 2015年：S・G・Mに移籍。招待選手として全日本1st選手権に参加。決勝でリタイア
  - 第10回大会には自分で設計した「サイレントスクリーマー」で参戦。ち密な走りを見せるが、スペインGPやドイツGPでミスを犯す。面もあつた
- 2016年：シュトヤゼン・クプロシュエトを発売。ドライバーに「グーデリアン」を招き、自らは監督とマシン設計に専念。最終戦日本GPで、骨折したグーデリアンに代わってスポット参戦
- 2017年：ドライバーに復帰。銀色の、「ノクターネル」を駆る
- 2018年：4年ぶりに年間3位に輝く
  - アフリカGPでグーデリアンの副官を兼任するはめになる
- 2019年：グーデリアンのワールド・チャンピオンに感服。自身の成績は年間4位
- 2020年：ドライバー引退を考慮も、グーデリアンの獲得により撤回
- 2021年：ドライバーとマシン設計の両方をこなすが、過労でしばしば倒れる
- 2022年：ドライバーを引退し、シュトルムツェンダー監督に専念。新マシン「シュビーゲル」を開発





# 大友 譲二

Johji Ohtomo

**Birthday** January 1, 1997. **Blood type** O  
**Sex** M **Nationality** Japan **CV** 高田 晃介  
**Family composition** Father, Mother, Younger brother, Younger sister, Grandmother

**Totaling result** Rate of complete running rate of 77.8%  
 Winning a prize 66.7%

<b>The 10th GPX</b>	<b>The 9th Place</b>	<b>The 14th GPX</b>
<b>The 11th GPX</b>		<b>The 15th GPX</b>
<b>The 12th GPX</b>		<b>The 16th GPX</b>
<b>The 13th GPX</b>		<b>The 17th GPX</b>



## 大自然を友とするオフロードの鬼

2014年にアルバトロスDDTからCFデビューし、2015年の全日本選手権では2位入賞。スーパーライセンスを獲得して世界へと駒を進めた。彼の強みは野性的な状況判断とオフロードのテクニックで、周囲からは「オフロードの鬼」と呼ばれていた。だが、サイバースシステムにはどうしてもなじめず、開幕戦から使用せずに戦っていた。そして初めて使用した第10戦ドイツGPで大事故を起こし、そのままレースの世界から引退することになる。その後はスポーツキャスターを経て、2016年にラリーで復活した。

### 歴代の愛車



アルバトロス602  
 リアウィングには、コース状況を讀める機能がある



# アンリ・クレイトー

Henri Claytor

**Birthday** June 6, 2003. **Blood type** AB  
**Sex** M **Nationality** France **CV** 結城 比呂  
**Family composition** Father

**Totaling result** Rate of complete running rate of 92.3%  
 Winning a prize 59.3%

<b>The 10th GPX</b>		<b>The 14th GPX</b>	<b>The 7th Place</b>
<b>The 11th GPX</b>		<b>The 15th GPX</b>	<b>The 7th Place</b>
<b>The 12th GPX</b>	<b>The 10th Place</b>	<b>The 16th GPX</b>	<b>The 7th Place</b>
<b>The 13th GPX</b>	<b>World Champion</b>	<b>The 17th GPX</b>	<b>The 7th Place</b>

## 天使の笑顔と悪魔の執念を秘めた天才

2017年にセオドライト・Tから14歳でCFデビューし、第5戦で4位入賞を果たすなど注目を浴びる。翌年からはスゴウに移籍。第13回大会では加賀をかわし、ワールド・チャンピオンに輝いた。父親とともにめざっていたCF最年少チャンピオンの座をハヤトに奪われ、夢破れたクレイトーはハヤトに深い憎しみを抱いていたが、第13回大会で吹っ切れてからは敬愛するようになる。しかし、それ以降は成績が万年7位と低迷。2023年、スゴウからミッションルへと移籍し、心機一転をはかる。

### 歴代の愛車



カーラントSF-01  
 ガーラントはショイステックのような操縦性だ





# フィル・フリッツ Phill Fritz

**Birthday** February 14, 2001. **Blood type** A

**Sex** M **Nationality** United States **CV** 私市 淳

## Family composition

**Totaling result** Rate of complete running rate of 15.3%  
Winning a prize 15.3%

The 10th GPX

The 11th GPX

The 12th GPX

The 13th GPX

The 14th GPX

The 15th GPX

The 16th GPX

The 17th GPX



## バイオコンピュータに支配された悲しきドライバー

第15回大会で、アオイZIPからデビューしたフリッツは、かつてランバートと同じくNASCARに参戦していた。しかし、トップドライバーのアンハートと異なり、当時の彼は下位を低迷していた。そんなフリッツが活躍できたのはアルガードと、ハイコンピュータの力によるものだった。しかし、違法薬物の「αニューロ」を投与したことで心身を損ねた上、不祥事発覚とともにポイントとライセンスを剥奪された。2022年には、加賀のメカニックとしてアオイに一時復帰している。

## 歴代の愛車



アルガードNP-1

レアメタルによる可変機構は従来より磨りかかった



# エデリー・ブーツホルツ Edelhi Bootsvorz

**Birthday** August 8, 1993. **Blood type** O

**Sex** M **Nationality** Russia **CV** 榎田 直樹

## Family composition

Mother

**Totaling result** Rate of complete running rate of 89.3%  
Winning a prize 75.6%

The 10th GPX

The 8th Place

The 14th GPX

The 6th Place

The 11th GPX

The 6th Place

The 15th GPX

The 5th Place

The 12th GPX

The 5th Place

The 16th GPX

The 4th Place

The 13th GPX

The 7th Place

The 17th GPX

The 6th Place

## 堅実な走りで勝利をめざすベテランの独眼竜

ミッシングリンクがF1時代からエースとして活躍していたが、2013年に菅生修とのマッチレースで大クラッシュ。手術によって左の目と腕をサイボーグ化した。その後、2015年にチームのCF参戦を機に彼もCF界へ。当初はハヤトのアスラダに敵意をむき出しにしていたが、人ミス監督の死後は和解し、走りも正統派になった。堅実な走りが特徴で、第12回大会ロシアGPでは、初優勝を果たしている。

## 歴代の愛車



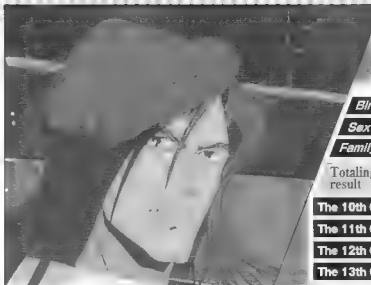
ミッシングリンクVR-4



ミッシングリンクVR-50/1

ミッシングリンクは、顔のようなデザインが特徴的。





# ピタリア・ロペ

Pitalia Lope

**Birthday** April 7, 1985, **Blood type** O

**Sex** M **Nationality** Brazil **CV** 高村知雄

**Family composition** Wife

**Totaling result** Rate of complete running rate of 60.0%  
Winning a prize 60.0%

The 10th GPX	The 4th Place	The 14th GPX
The 11th GPX		The 15th GPX
The 12th GPX		The 16th GPX
The 13th GPX		The 17th GPX

## ベテランの味が光るブラジルの星

2008年第3回大会でCFデビューしたベテランで、現役当時は「ブラジルの星」と呼ばれていた。コイヌールからA・G・Sに移籍した第7回、第9回大会でワールド・チャンピオンを獲得。第10回大会でも最終戦でハヤト、ランドル、新条が入賞せず、彼が優勝すれば逆転優勝できる位置にあった。翌年からはA・G・Sのスポーツ・ディレクターに就任。彼がスカウトした日吉明をドライバーに世界大会を戦った。成績不振で日吉がチームを去ってからも、ロペは監督として毎年参戦している。

### 歴代の愛車



エルコンドルB-15

エルコンドルは可変シャーシを初めて導入したマシン。



# レオン・アンハート

Leon Earnhardt

**Birthday** May 18, 2001, **Blood type** B

**Sex** M **Nationality** Spain **CV** 神楽雄平

**Family composition** Father, Mother, Elder brother, Elder sister

**Totaling result** Rate of complete running rate of 86.6%  
Winning a prize 23.9%

The 10th GPX		The 14th GPX	The 9th Place
The 11th GPX		The 15th GPX	The 10th Place
The 12th GPX	The 11th Place	The 16th GPX	The 9th Place
The 13th GPX	The 10th Place	The 17th GPX	The 9th Place

## 走るシケインはリタイアを苦にしない

NASCARでの実績を買われ、第15回大会でミッシングリンクからCFデビューを果たす。相手を積極的にブロックするのが彼の特徴だが、自身も巻きこまれてリタイアしやすい。デビューの年は10連続リタイアの記録を残し、「走るシケイン(人工障害物)」と呼ばれた。ヘテランたちに叱られても気にしない図太い性格の持ち主でもある。その後もリタイアの常連となるが、戦績は年々良くなり、入賞回数も増した。2023年からは、スゴウから移籍してきたファイバルのクレイターが仲間になった。

### 歴代の愛車



ストラト・ミッショネルMS-3/B  
ストラト・ミッショネルの設計は他社よりやや古め。





# 日吉 明

## Akira Hiyoshi

**Birthday** August 21, 1996 **Blood type** A  
**Sex** M **Nationality** Japan **CV** 島田 敏  
**Family composition** Father, Mother

**Totaling result** Rate of complete running rate of 88.3%  
 Winning a prize 13.9%

The 10th GPX	The 10th Place	The 14th GPX	—
The 11th GPX	The 20th Place	The 15th GPX	—
The 12th GPX	The 7th Place	The 16th GPX	The 10th Place
The 13th GPX	The 8th Place	The 17th GPX	The 10th Place

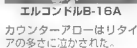
### ブラジルで再起した不屈のレーサー

2014年にスコウからCFデビューし、第9回全日本選手権で5位入賞を果たす。翌年はアスラダGSXで参戦するはずだったが、直前にハヤトがアスラダのドライバー登録をしたため出走できずに終わる。スゴウを去り、単身ブラジルへ渡った彼はロベにスカウトされ、第3戦ブラジルGPから世界大会に参戦。2位入賞を果たした。翌年からは名門AGSに移籍するも成績の伸び悩みに苦しんだ。

#### 歴代の愛車



カウンターアローT.O.S



エルコンドルB-16A

カウンターアローはリタイアの多さに泣かされた。



# マリー・アルベルト・ルイザ

## Marie Arbert Luiza

**Birthday** August 11, 1997 **Blood type** O  
**Sex** F **Nationality** Switzerland **CV** 勝村 幸子  
**Family composition** Father, Mother, Younger brother

**Totaling result** Rate of complete running rate of 86.6%  
 Winning a prize 23.9%

The 10th GPX	The 14th GPX	The 9th Place
The 11th GPX	The 15th GPX	The 10th Place
The 12th GPX	The 11th Place	The 9th Place
The 13th GPX	The 10th Place	The 9th Place

### CF初の女性トップドライバー

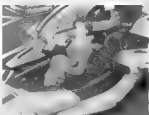
ストックカーレースからF3000を経て、19歳でセナベシRTからCFデビューする。2020年の第16回大会ではK.A.Mスタンビートで走り、第17回大会には独逸のシュトルムツェンターへと移籍。このとき、グーテリアンとの間にトラブルがあったとも言われている。第17回大会では前半戦で入賞したが、後半は最終戦の日本GPでリタイアするなど成績が伸び悩んだ。だが、マシンが熟成すればより力を狙えるだろう。まだ男性優位のCFの世界で、何度も入賞している彼女の實力は、もっと評価されるべきだ。

#### 歴代の愛車



シュビーゲルHP-022

ルイザのニュービークルは女らしい目立つピンク色だ。





# セラ・ギャラガー

Sera Gallager

Birthday

Blood type

Sex

F

Nationality

CV

新井 理恵



## 肝のすわたった女性ドライバー

2023年の第18回大会で、ユニオンセイバーからデビューした、ルイザに次ぐ2人目の女性CFドライバー。普段は赤くて小さいサングラスをかけているが、レース中は外している。開幕戦のピットでは、ティータイム中のランドルから紅茶をあっさり横取りするシーンが目撃されている。普段の言動はマイペースだが、勝負に関しては負けず嫌い。ランドルが相手でも平然としている辺り、若いながらも肝はかならずわっているようだ。第18回大会以降もずっと、ユニオンセイバーから参戦している。

### 歴代の愛車



イシュサク 00-X3/II  
ギャラガーのマシンカラーは薄い赤となっている。



# 司馬誠一郎

Sinichiro Siba

Birthday

Blood type

Sex

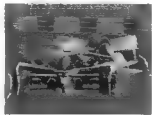
M

Nationality

Japan

CV

石田 彰



## アメリカ縦断で名を上げた期待の若手

司馬は幼いころからCFを見続け、ハヤトかなし達げた数々の奇跡の逆転劇を見て育ってきた。そして、いつかはスゴウで走りたいと願い、幾多のレースで経験をつんできた。16歳のとき、FICCYが主催するアメリカ縦断耐久レース「エクストリームスピード」にて、ついにスゴウの一員として走るようになった。この大会で新人ながらも、見事に優勝した彼は、2023年に加賀の抜けたアオイZIPへと移籍。CFドライバーの道のりを歩むことになる。同僚は、3年ぶりにアオイへ復帰した新条だ。

### 歴代の愛車



アルザーD NNP-2

アルザーD NNP-2は2020年の機体を改良したもの。



# 三神 刀真

Touma Mikami

Birthday

August 5, 2006

Blood type

O

Sex

M

Nationality

Japan

CV

野島 健児



## 元氣印の新人ドライバー

第19回大会から参戦した新人ドライバー。性格は勝気でノリがいいものの、ボキャブラリーはあまり多い方ではない。実際、インタビューなどでも「いやもう、なんつーか、やった！って感じ」といった受け答えが多い。何事も楽しまないといけないという精神の持ち主で、伝統とか精神論といったものには興味を示さない。練習はサボらずにしているが、それすらも自己流となっている。キャンギャルの舞原美緒のことを好きらしいが、性格が軽くてセクハラまかしの発言ばかりするためか、よく叱られている。

### 歴代の愛車



アドバンスドフェニックス

「コメントターン」でコーナリングが向上する

# 神奈 玲

Rei Kanna

Birthday

April 3, 2008

Blood type

AB

Sex

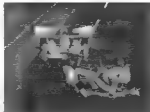
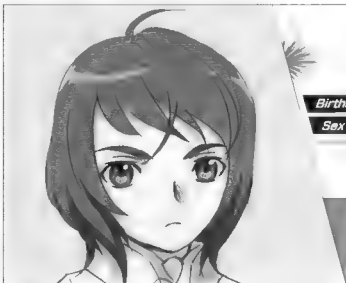
F

Nationality

Japan

CV

沢城 みゆき



## クールで男勝りなドライバー

刀真と同じチームに所属する女性ドライバー。強気な性格は刀真に負けじと劣らず、風見ハヤトラ先輩ドライバーに対してもライバル心を隠さない。ただし、司馬誠一郎のことは多少、男性として意識しているようだ。一方、刀真とは仲が悪いとまではいかないものの、彼への説明などでケンカになることが多い。2人のやり取りは、もはやCF次世代の名物となりつつある。しかし、周りに左右されない性格なので物事を見切ることも早い。特に自分かレースで負けたあと、刀真たちに対する態度はそっけない。

### 歴代の愛車



アドバンスドフェニックス

フロントのシャシーは新型の可変シャシーとある





# アンドレア・ディビアーノ

Andorrea Dibiano

**Birthday**

January 18.2007

**Blood type**

AB

**Sex**

M

**Nationality**

Italy

**CV**

楠山 修之

## クールで狡猾な刀真のライバル

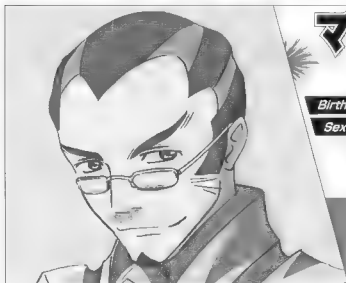
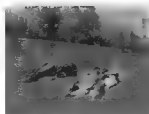
額の傷がよく目立つ、キザなイタリア人ドライバー。性格はクールでそつがなく、洗練されたセンスの持ち主。貴公子然とした物腰なため、女性人気もかなり高い。ちなみに舞原美緒も彼のファンである。しかし、レースではかなりダーティなことも仕掛け、特にハヤトに対してはレース中に猛烈な敵意を見せる。もっとも、マシンを降りるとクールな態度に戻るため、その素顔はなかなかつかめない。刀真のことはあまり相手にしていないが、美緒が彼のことでよく騒ぐためか、顔を合わせるとと嫌味を言ってくる。

### 歴代の愛車



グラントファルコン

親会社のグラント社はカナダの大企業として有名。



# マーク・フェルナンデス

Mark Felnddeath

**Birthday**

March 9.2007

**Blood type**

B

**Sex**

M

**Nationality**

America

**CV**

森久保 祥太郎

## 陽気で明るいディビアーノの相方

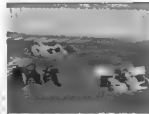
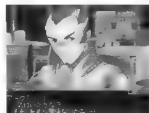
スパニッシュ系アメリカ人で、性格はかなり陽気。体も大きく女好きでもあることから、かつてのJ グーデリアンをほうふつとさせると評判だ。レース前には必ず祈りを捧げ、クルスにキスをするという習慣の持ち主でもある。性格は少々タガが外れやすく、レースの内外でトラブルを起こすことも少なくない。同じチームのディビアーノとは敵対することもあれば、味方として組むこともある。微妙な間柄なようだ。かつては苦勞人だったためか、レースの状況によってはダーティな行動に出ることもある。

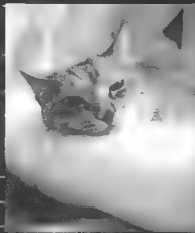
### 歴代の愛車



グラントファルコン

全身ディフューザーという異様な車体特徴的だ。





## 重田智 サイバーフォーミュラマシンの 動きの魅力を追求

OVAシリーズでメカニカル作画監督として活躍した重田氏。リアルなレース作品を愛する、サイバーフォーミュラについて、当時の苦労とともに語った。

# 自分が観たいものを観せなかった

## ブーストは必殺技？

——サイバーフォーミュラ「CF」シリーズが始まった頃は、こういったクルマが駆け回るアニメというのは稀有な存在だったとかだったのですか？

重田：そうですね、フィルムの作画クオリティはものすごく上がったと思いますし、ファンの方々からもお褒めいただくのですが……実は、どのぐらい良くなっているかというのが自分たちでは判断しにくいんですよ。これがガンダムとかならば、他のロボットアニメと比較して作画レベルを論じることができるんですが、いかにサイバーは他に比る作品がありませんよね。

——確かにリアルなレースアニメというのは、希少な存在ですね。

重田：サイバーでは「スピード感の追求」というのが、シリーズを通しての作画テーマとして考えていたわけですね。やりすぎてしまって、何かなんだかわからないほどのスピード感というものもありましたね。さらにサイバーでは、凄腕のCFドライバーが乗るマシンだから、格好悪い挙動をさせるわけにはいかないし、またマシンの性能が上がっているものも、動きで見せなくてはなりませんでした。——せっかく描いてあるのに一瞬でよく見えないという、ある種鬱沢な悩みですね。

重田：レースになれば、マシンが走っているだけで、「ロボットのように必殺技を出したり、殴る蹴るするわけでもない。ロボットや戦艦機のように、自由なアングルで描くことができるわけでもない。もうマシンのデザインとスピード感でカッコよく見せるしかない」と。逆に見えない部分は、パッサリと切っちゃうというのも方法なんです（笑）。始めは「せっかく描いたんだから」と見せていたんですか、途端にスピード感がなくなるんです。見せたいと

きは、専用のアングルを取ってちゃんと見せればいいわけだから、それ以外ではスピード感を突き詰めようとか……。

——CFでスピード感というと、やはりノーストといふことになると思うのですが？

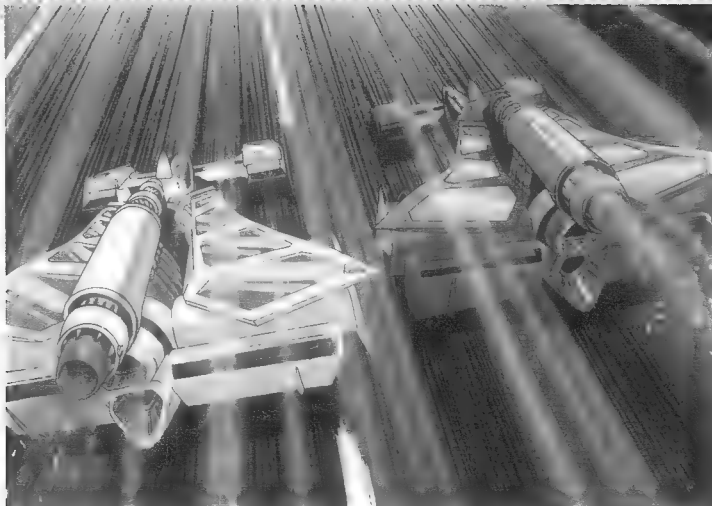
重田：TVシリーズは参加していなかったのですが伝聞になるんですが、最初はブーストはあまり重要視されていなかったそうなんです。ですが、サンライズの他のロボットアニメ作品などで言うところの、必殺技に相当するものがないとレースでのバトルシーンが締まらなかったらしいんです。まじめなレース描写だけではメリハリが付けにくいんですね。そこで、ブーストをやるからには派手にしたほうがいいんじゃないかということで、TV→11→ZEROとシリーズを追うごとに表現が派手になっていった気がします。

——イシュザークが2台並んでノースト加速という演出など、迫力がありますね。

重田：イシュザークなんかは、走行中に大きくウイングを開きますよね。常識的に考えるとレーススピードであんな大きなものを展開するのは、ものすごくドラッグ（空気抵抗）がかかりますよね。もともとTVシリーズのイシュザークは、あの大きなウイングを広げてエアブレーキに使っていたくらいですから（笑）。

見ている方としては、あのブーストはいかにもスピードアップしそうに感じます

重田：そう感じてもらえれば、スピード感の追求としては、ひとつ成功でしょうね。作画としては演出との連携で、自分の描いたものがいかに伝わるかを考えてます。たとえば、何か悪いイメージで描き込んでも、視聴者に気付いてもらえないのでは何にもなら



ないわけですね。基本は福田監督の描きたいストーリーや演出に従いつつも、メカ作画での部分はキャラクターやストーリーに負けないようにしたかったですね。

—大前提として、主人公の乗るマシンだから格好よくなければならぬということですね。

重田：そうなんです。メカっぽさというより、追求したのはリアルさではなく「らしさ」でしょうね。ガンダムが戦場で兵器としての価値を問われるのと同じ論法で、F1より上に来るカテゴリ・レースで活躍するマシン、それらしい動きですね。

## あえて見せない

—11からは、ラリーがなくなりましたね。

重田：残念に思ってる人もいるようですね。ただ、作画する方からすると、オフロード部分がなくなったのはかなりありがたいです。だって、土煙が凄くて(笑)。あれ、後続車が見えなくなってしまうんですよ。作画での土煙のフォルムも意外とムスカシイものがありますし、常に土煙の分の作画枚数がかかってしまうのもツライのではありませんか。

—見えないといえば、各マシンの変形プロセスはOVAになるとほとんど一瞬になりますね。これもほとんどあえて見せないという演出ですか？

重田：TVシリーズの頃は、しっかり見せなければということでカット割りされていますが、OVAでは、変形するということをすでに視聴者はみんな知

っていますよね。しかも高性能で、一瞬で変形しているはずのマシンが、長々と変形シーケンスを見せてしまうと遅く感じてしまうわけです。

—車を描くという部分で苦労するところは？

重田：個人的にはそれほど苦労は感じてないんですよ。最初の話に戻って、比較するものがないので苦労しているかどうかの判断が難しいんですが……。以前もインタビューで、オーガを書くときに苦労しますかと聞かれましたけど、線が多い少ないはあっても、単純化して考えるとどれも基本的には箱型のタイヤがついているわけですね。多少の大小はあっても、同じようなマスの中に収めることができるわけです。逆にロボットアニメで、大きいのやら小さいのやらが同一画面に並ぶ方が上手くフレームに納めるのに苦労するのではないかと。

立体として捉えるセンスの問題ですね。

重田：そうですね。だからプラモデルやゲーム用に3Dとして解釈されたGFマシンを見ると、自分とはずいぶん違う解釈だと感じたりしますね。自分ならここはこう見せるのにとかね。

—止め絵で見ると設定画と違って見える作画が、動画になると格好よく見えるということも多いのですが、これは計算されているわけですね。

重田：フィルムでどう見えるかが大前提ですね。速さを観るためのポイントを考えてマシンのフォルムを微妙にリライツしたり、カゲやハイライトの付け方を工夫して作画作業しました。設定画を忠実に守るのが第一義ではなく、どう見えるのか？ どう

見せるのか? が大切だと思います。レースシーンが格好良く見えるのは常にカメラを意識しているからですね。アニメの撮影用レンズは画角が一定ですから、望遠で撮っているのか広角で撮っているのかということは、すべて作画で処理しなければいけません。ロボットの立ち姿じゃないですから、単に雰囲気バースをつければ良いというものじゃないでしょうね。手描きのアニメには、自分たちが見たいものを見たいように描いて表現することができるといふ魅力があるわけですよ。スピード感も含めて、気持ちよさをどれだけ表現できるか、どれだけ格好よく見えるかを気にしています。

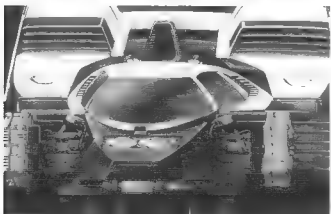
—複数台並んだ迫力あるバトルというのは、作画が大変だったか? がいましたか?

重田: 一台ずつならどんなマシンでも格好よく描くのはある種の法則があるので、そう難しくないんですが……。たとえばアスラダは、意外と華奢なマシンで、正面からだとスカスカに見えやすいんですよ。すると、エクスペリオンやアルザードと並ぶとどうしても貧相に見えてしまうんですね。ですから、ボリュームを足してやるという作画的な演出も必要です。河森さんもおっしゃっていますが、各マシンを描き分けるためには、そういった華奢な部分やボリュームがある部分といったところの描き分けが必要なんだと思います。

—C Fでは、下位チームもそれぞれ専用のマシンですから描き分けは大変ですね。

重田: いわゆるザコチームの方々ですね。どうしても主役マシンにカメラが付いて行っちゃうから、なかなか映る機会がないんですね。下手すると、数台だけで走っているようにしか見えない。だから意地になって、情景描写の一部としてでもどこかで映るようにしてやろうと(笑)。アスラダが通り過ぎたコーナーのクラブでコースアウトして止まっていたとか。周囲遅れで抜かれるマシンとして登場したり。これまた一瞬でわからないくらいだったりするんですが(笑)。今回ゲーム用のポスターの中にぎっしりと下位チームのマシンすべてを置いたんですが、初めて描いたんじゃないかというマシンもあったんじゃないでしょうか。

—描きやすいマシンと描きにくいマシンというのはありますか?



重田: テザリング的に描きやすいとか描きにくいというのではありません。でもイシューザークなんかのフロントウイングとコクピットの微妙なバランスとか、後ろのウイングの大きさは、マシンのフォルムに鈍重なイメージが出ないように気をつけることはありましたね。サイバーマシンはみな軽快に走って欲しないとダメですから。逆にサイバーであまりにスピード感に慣れすぎてしまっ、ガンダムSEED)で福田監督とご一緒にときに「モビルスーツの動き遅くない?」という意見が出て……「これ以上早くモビルスーツ動かしたら見えなくなっちゃうんじゃないですか?」と……。このあたりは、サイバーマシンのスピード感がどれだけ突出(やりすぎ)しているかがわかる例でしょうね。

## 火花はらしさの追求

—派手な火花を散らすバトルも、C Fシリーズの特徴だと思いますが、あの演出は?

重田: 実際のF1レースでも、あんなに火花が飛び出すことはもうないですよ。でも、速さの表現としてアレは重要なんですよ。あの火花で画面がグッと締まって見える。同じようにブーストの時の後方排気のエフェクトもそうですね。あんなジェットエンジンみたいなことにはならないと思いますが、そこは映画的格好よさの追求で……。

—シリーズが進むと、エンジンやピストン作業などの描写もリアルになっていきましたが。

重田: メカニカルな描き込みなどは、あれはある種の意地でエスカレートしていきましてね。ガンダムの内部メカを描けといわれても困るんですけど、サイバーのマシンならF1関係の資料を集めて描けるわけですよ。当時ものすごい量の資料を泣きながら集めて、スクラップしていました。だから、そのカッターの中ではらしく見える統一の取れたデザインでマシンの内部メカ、エンジン、サスペンションも描けているんじゃないでしょうか。

—リアルな作画に必用なポイントは?

重田: 最初は必ずマシンが地面の上に乗っていないといけないという、意識を持つところからですね。それと、ドライバーの視点です。なかなかアニメーターにはピンとこないですよ。レーシングマシンってものすごく低い位置にドライバーの頭が来るじゃないですか。たとえば、床に直接座ってみたいな高さの足なんですけど、どうしても通常のクルマのドライビングポジションから見たような視点になります。つい前のマシンの屋根の部分が見えるようなカットを描いてきちゃうんですよ。

—実物感覚が必要というわけですね。

重田: 東京ならアムラックスとか、フォーミュラカーなどの各種レーシングマシンを実際に見ることができた場所があったので、そこにも通いました。実物を見ることができると、やはり間違いに気がつかれますね。実際のマシンを見ると、グリッド上の

ハヤトにあすかが話しかけると、中腰になる描写とかは嘘っぽいというのがわかりますよね。あすかがハヤトの横に立っているとき、あすかの膝とハヤトの頭が同じ高さくらいなんですけど、完全にしゃがまないと視線が合わない。こういう感覚が大事でなんでしょうね。

——作画上での注意点としては？

重田：勢いだけでマシンの原画を描いていると、だんだんコースから飛び出して、っちゃうんです。作監作業でチェックしていると、「おいおいコースアウトしてるよ」って（笑）。空を飛んでいるならいいんですが、地面に乗せて走らそうとすると背景レイアウトのコースの中に常に位置を合わせながら作画するクセをつけないと嘘描いちゃうんです。地面に乗せておく必要があるのに、コースからズレているとたちまちばれちゃうわけですね。路面から浮いて見えちゃうマシン、なんていうのもありました（笑）。

## メカニカル作画監督のお仕事

——メカニカル作画監督というお仕事について、お聞きしたいのですが？

重田：メカ作画という仕事は、とにかくメカに関する作画全般のチェックと、メカの周辺に関する作画のチェックが仕事ですね。ただ、明確な作業内容の線引きはないんです。さすがにメカ作画監がキャラクターの表情の修正をすることは無いですが、サイバーではマシンの周辺にあるものもすべて担当するつもりでした。

——マシンはメカ作画監のお仕事らしいのはわかるのですが……。

重田：極論すると、キャラクター以外のものはすべてみたような気がします。吉松君が「硬いものなら全部メカ作画監督に回しとけ」って言っていたという……（笑）。ビットウォールのテレメーターだとか、メカニックの持つ細かな小物だとか、設定のない物でもデザインを作ったり、ビット内やバックなどのレイアウトチェックもメカ作画監督の仕事でした。設定にないものは、すべてこちらの責任で決めていきました。たとえば「らしさ」を出すために、キャンギルが歩いているバドックのモーターホー



ムとトランスポーターの間のレイアウトなども回ってきたりします。細かい設定をいちいち起しても、それを使いきれぬかどうかかわからないですし、逆に自分の欲しい部分の設定が用意されるかも難しい……と。だから、もう全部自分で欲しいものは自分で描いてしまえと（笑）。

——サーキットの見せ方も、重田さんが担当したこともあるのでしょうか？

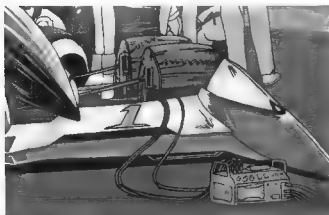
重田：サーキット設定も基本的には同じ物なので、画面では違うサーキットに見えるようにというレイアウトチェック時に工夫しました。たとえばSAGAの時には、同じコーナーでマシンだけ変えたBANKカットが多くて、「自分で責任取るから」と逆周りにしたり。SINの時には、レース中心の話ではレースシーンの絵コンテも切らせてもらいました。確かにストーリーが好きで見ている人も多いでしょうけど、自分が不満に感じるレースの部分は、見ている人もそう感じているんじゃないかと……。自分でも別のものが描いてみたいし、見るほうも新しいレースシーンが見たいだろうと思ったんですね。レースが好きで見る人から「また同じジャン」って言われるのはいやですから。わがままも、OVAなら自分で労力を割けば作れるのでやらせてもらいました。

——細かな演出の部分ですね。

重田：実際のサーキットには、ビットロードからコースに出るところに信号があるわけですけど、そんな設定は用意されてないですよ。これはどうやってるんですかと聞かれても「どのサーキットにも同じようにあるんだよ」と答えるしかなかったりして。だから、その場でどどんレイアウトに設定を決めていたり。SINの最後にはちょっとだけ贅沢ということで、新しくGIOサーキットも起してもらいました。

——最後に、C-Fシリーズのメカの見所などを。

重田：ドライバーの格好良さとマシンの格好良さが、画面で上手にマッチして表現されることを基本に考えていました。ハヤトや加賀たちドライバーが、格好良く見てもらえたならば、メカ作画としては成功だったと思います。サイバーならではの胸の空くようなスピード感と、口ホットアニメとはひと味違うレースバトルシーンを堪能してください。





# 福田己津央監督 CF世界と ライバル物語を語る!

シリーズの総監督として、作品世界を  
山崎晋に「サイバーフォーミュラ」に登場する  
車やラジコンについて、話を聞いた。

## 人とマシンどちらにも対決の構図が

### クリーンな車が走り回る世界

—まず最初にサイバーフォーミュラ（CF）の世界での車という存在についてうかがいたいのですが？

福田：CFの世界に出てくる車は、基本的に水素エンジンか電気モーターの車ですね。環境に優しい車社会になっていて、ガソリン車はもうバイクくらいしか残っていないんじゃないかな。

—サイバースystem（CS）の普及は、どのくらい進んでいるのでしょうか？

福田：それほど市販車には普及していないと思います。そろそろ市販車でも搭載したものが登場してきたというくらいでしょうか。でもアスラダのように、人格を持ってしゃべるコンピュータはユーザーがそれほど求めているような気がします（笑）。現在の車の技術もレースでやって、それから市販車に降りていきますよね。それを考えるなら、CSはまだCFが中心に使われている存在でしょうね。

—やはりCFは特別なレースなんですね。

福田：そうですね。たとえばレギュレーションひとつ考えてみても、現在のF1は「なしなし」とところから生まれてきているんですよ。できるだけマシンの力を均等にさせるため、多くの制限を課することによってレースの面白さを出してきていますが、逆にCFGPXは「なんでもあり」というべきレギュレーションですね。最低限、排気量はこれとか駆動系はこんなものを使いなさいって部分だけは決まっているわけですが、いわばF1のようなレースのアンチテーゼとして始まったのかCFなのでしょうね。そしてそこにCSも搭載したと。

—現在のF1と違って、CFは環境にも優しいそうですね。

福田：クリーンなエンジンですから、環境問題に気

を使ってますよというアピールをしたい企業なんかは、CFチームのスポンサーになっているんですよ。サイバーはエコ感覚なのに最先端技術というイメージ戦略で、ちっとも勝てないのに、がんばってレースを続けている下位チームなんかは、こういった部分でのメリットがあるのかもしれないね。

—初期のCFGPXはラリー部分が強調されたレースなども行われているようですね。

福田：TVシリーズでは、まだその部分が残っていましたね。コースとして設定できるなら、レースとして成立するだろうとは思いますが、ルールとしては無茶苦茶ですよ（笑）。ラリーなのによいドンで走り出したり、道じゃないところを走ったり……象と一緒に走ったりもしますよね。それはレースの楽しさとは、ちょっと違うような気がします。

—ヘルリンサーキットのようにCSがなければ走れないようなコースも登場しましたね。

福田：いかにもCFというサーキットですが、実際には脳空間でレースマシンを走らせても、観客もドライバーも楽しくないかもしれないですね。レースマシンは速さが第一だと思います。仕掛けの多いコースでは、爽快感という部分でどうしても負けてしまうと思うんですよ。雨の日に速い人と晴れの日に速い人、どっちが強いドライバーに見えるかって話にもなってきますし……。サイバーフォーミュラでは、細かくタイヤ交換を行って、地道に順位を上げていくという表現より、とにかくパワーでぶっ壊してゆくレースがカタルシスを呼ぶんだと思います。

—速さといえは、CFマシンはフースト加速するって500km/h以上に達しますね。

福田：その時代の最速の列車が出すスピードが、同時代のレーシングカーの最高速と同じという説があるんですよ。そうするとリニア新幹線の目標速度がだいたい500km/hなので、C Fマシンもそのくらいかなと設定しました。でもこの速度になると、なによりもタイヤが持たないと思いますね。コーナーで派手なドリフトでカニ走りしてる描写が出てきたりしますが、「あれは普通のレーシングタイヤよりグリップ力はないですが、耐久性は上がっているという理屈です。空力制御があるから走れるのだと……」そういう意味では、C Sがあるから成り立つレースですね。

—お話が進むと、各チーム同じような能力のマシンになってきたような印象もあるのですが  
福田：レーシングカーというのは、勝者の模倣で進化してきましたから。毎年違うタイプのマシンが勝つなら、様々なバリエーションのマシンがあっという間はありますが、2年連続で勝つマシンがいればほとんど似たマシンが増えてくるわけですね。これはC Fの世界でも同じなのでしょう。

—するとやはりスゴウのマシンなどが真似されることになるわけですね。

福田：エクスペリオンあたりまでは、各マシンに顔があるよね。でもだんだんアスラダに似たマシンが増えてきたような気がします。わが道を行くってチームもいますけど。たとえばグーデリアンとハイネルのところは、真似しようにも真似できない、あまりにも急進的なチームですね。開発力も独自性もあるのですが、個性と新しいトレンドを追いすぎて自滅していくという……。

—エル・コンドルなどの古参チームが、だんだん目立たなくなってきたようにも思えるのですが？

福田：これはやはり、お金がないんでしょうね。こういったチームも含めて、劇中では下位チームまで違うマシンを用意しています。当時の私の方法論として、それぞれの違いを見せないレースとして成り立たないと思ったからなんです。

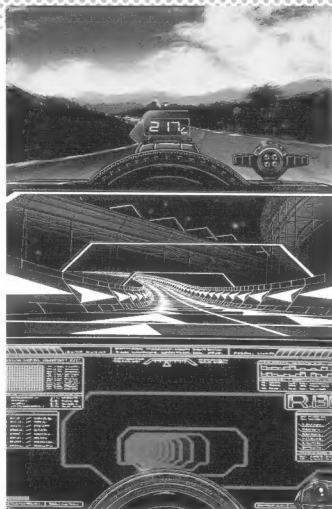
—チームといえば、各チームが2台体制になるのは、かなり後になってからですね。

福田：サブチームというのもありましたけれど、サブチームはあくまで別のチームですからね。1台出すのと2台出すのでは、1台の方がかなり割高になってしまいますし、ずいぶん大変だっただろうと思いますね。1チーム1台だと、そのマシン壊れたらどうするんだと、どうにもならないぞと（笑）。

## 主役はやはりハヤト？

—シリーズを通して、監督が思い入れ深い作品やキャラクターというのは特にありますか？

福田：作品を作っているときは、その時やっていたものが一番思い入れある作品ですね。どうしてもスポーツ物として考えると、ドラマを背負うのはハヤトになってしまうわけです。でも、SINを作ってい



るときは加賀がかっこいいなあと思いながら作りました。今は最後に作ったSINが一番思い入れの深い作品ですかね？ キャラクターは監督として、出てくる子はみんなかわいいですね。

—TVシリーズとOVAでは、テーマもかなり違ってきたわけですか？

福田：出したいメッセージが、シリーズごとに違ったというのはありますね。基本的には、「自分のいる場所は？」というものがあったわけですが。TVは、「ひとりの男の子ががんばってがんばって、最後に夢の世界を手に入れた」というのがテーマのベースにありますね。OVAでは、「そこに居つづける意味は」ということを問い掛けてます。なので、どうしてもOVAの方がTVに比べてテーマ的には地味になるんですが……。

—シリーズを通して、風見ハヤトという人物の成長を描いていったわけですね。

福田：ただハヤトは、TVの頃から根底にあるものが同じなんです。たとえば加賀はテレビの加賀と、SINの加賀ではぜんぜん違うキャラに変化しています。チャンピオンになったハヤトは、最初の素人の頃のハヤトとはぜんぜん別人のはずです。引退を考えたときのハヤトも、チャンピオンになったときのハヤトとはまた別人です。かなわないと思えるライバルと戦って、ディフェンディングしていくハヤトも、また別人になるはず。ただハヤトの根底に、最初のがんばっている男の子という部分がある。出して、どうしても同じに見えてしまうんですね。





だから、SINになるとハヤトで描くことは全部やってしまったようにも感じました。

—SINでは、加賀が主役になるわけですね。

福田：SINは完全に加賀のお話ですね。ただ加賀はスゴウ行っても問題ないわけですよ。かつてF1でセナとプロストが同チームで戦ったように、ハヤトと同じアスラダで戦うという選択もありました。理屈としては、同じスゴウに入った方がお話は成立させやすかったとも思います。ただ、ハヤトのライバルはいても、アスラダのライバルは？ と考えて、アスラダに匹敵するマシンが登場したほうが、レースイベントとしては盛り上がるんじゃないかと考えて、加賀はアオイに引きわけです。

—ハヤトのライバルという立ち位置は、かなり難しそうですね。

福田：風見ハヤトというキャラクターを変化させられれば、また違うライバル像もありえたでしょうが……。ハヤトのライバルとしては、強い闘争心を見せる加賀か、まったく新しい人物を連れてくることになるわけですね。ランドルもそういう意味では、闘争心を見せてくれるキャラだったのでライバルとなりえたんです。

—ハヤトと同じように大事故を経験しても、ランドルは引退を考えませんでしたね。

福田：ランドルは加賀と同じように、変化を見ているキャラクターということですね。だから、ハヤトのライバルとして成り立つわけです。

—新条などはライバルとしてはいかがですか？

福田：新条はTVシリーズですべてやりつくしたって気もしますね。「新条直輝が変わりました」とい

うのを引っ張りすぎて、ビデオではライバルとして戦いにくかったわけですね。彼の闘争心が見えなくなりましたから。

### マシンにもライバル関係が

—CFでは、マシン同士のライバル関係という構図もはっきりしていますね。

福田：ライバルとの関係は、もちろんマシンにもいえるわけです。CFに登場するマシンには、作った人間のキャラクター性と乗っている人間のキャラクター性の2つを同時にダブラせていないといけないと思います。たとえばアスラダだと、最初アスラダ自身のキャラクター性が強くなりすぎて、そこに比重が集まってしまう。あくまでもアスラダはマシンなのだから、その本質を全面に出してこなければいけないはずなんです。そこでクレアを出すことで、アスラダの氏素性を明確にしたかったんです。アスラダをハヤトから切り離すことで、マシンとしての強さを明確にしたかったわけですね。アスラダに関しては、そのあたりを上手く描けたかなと思うんですが、逆にアスラダ以外のマシンでそういう描写ができなかったために、弱く見えるという弊害が生まれてしまいました。

—アスラダが強く見えすぎるわけですね。

福田：そこで名雲という存在を出して、アスラダと対等なマシンを用意したわけですね。劇中でアルザードにはフィルが乗っていますが、フィルがハヤトと戦っているわけじゃないんです。あそこでは、名雲とハヤトの戦いが行われているわけです。

—先ほどの作った人間のキャラクター性と、乗っている人間のキャラクター性の対決ですね。

福田：名義が負けた後、その趣旨をそのままシフトさせてアスラーダと対等な立場で戦うものをSINで出したかった。そこで、加賀と風呀が出てくるわけですね。SINのお話の切り口を考えたときに、ハヤトで切るのがいいのか加賀がいいのかと考えて、加賀を主人公に選びました。

—アスラーダと風呀は、その根本を同じにするマシンですよ。

福田：先ほどいったように、SINでは最初加賀をアスラーダに乗せようというところからお話作りが始まったんです。だから別チームになっても、加賀のためにアスラーダとイコールとなりうるマシンが欲しかった。そしてイコールにするためには、アルザードやその発展型ではダメだったわけです。

—アスラーダには乗せられなかったと。

福田：アスラーダに加賀を乗せられなかった理由は、アスラーダだとハヤトが有利になりすぎるからです。これはもう、「その歴史からしてどうしようもない。アスラーダとは違う素性でなければダメなんです。でもイコールである必要が……」そこで登場したのが風呀というわけです。

—劇中加賀も風呀に、意志があることを感じているようですね。

福田：アスラーダや風呀というのは、馬といっしょですね。「明確な意思」がそこにある。だから、加賀とハヤト、風呀とアスラーダという2つの対立を描くことができました。加賀は自分が勝ったと思っていないですね。負けたと思っていても、自分の中で決着がついたので納得してC Fの世界を離れたと。

—ハヤトのライバルになるのも難しそうですが、アスラーダのライバルになるのも難関ですね。

福田：他のマシンにはそういう、マシンとしての顔が見える部分が少ないので、見せ方が難しいですね。唯一グーデリアンとハイネルのところは、一種お約束のように役割が決まっていますけど。どんなにがんばっても「やったアスラーダを抜いたぞ」といった次の瞬間にドカンとコースアウトしてしまうよう

な……(笑)。

—マシン自体はあのチーム立ってますね。

福田：そういうチームですからね。凄くマシンがキャラとして立ってます。逆にグーデリアンとハイネル自身は役割が決まっていますから、TVの頃からあえてキャラを変化をさせていないんですね。

## これからのC Fの世界

—ハヤトと加賀、アスラーダと風呀というライバル対決には、ひと通りの決着がついたわけですが、今後新たなC Fのお話が作られるとしたら、新たなライバルの登場は？

福田：もう既存キャラについては、やり尽くしたかなとも思ってますね。続編を作るとしたら、ハヤトはもう出てこないくらいのつもりで、まったく新しく作りたいんです。

—以前にもハヤトが口べのように後進を育てる立場になっているのではというお話もありましたが、

福田：口べにはならないでしょう(笑)。レース設定にしる10年たてばずいぶん違うわけです。大きな転換を見せない……使ってる機材もエントリー形式からレースの形式まで変わってる可能性もありますから。

—この本の冒頭でも紹介していますが、C Fにはゲームという世界もありますね。

福田：ゲームはゲームでいいじゃないですか。もうひとつの世界という感じで。最近ゲームを見ていて感じたのが、現実のレースがだんだんC Fの世界に近づいてきたなあということですね。

—最後に福田監督にとってのC Fという作品はどういう作品であったかをお聞かせいただけますか？

福田：そうですね、じっくり作りこむことができた、いろいろ考えさせられた作品です。もう30代のすべてをつぎ込んだというか……。レースという世界の知識もこの作品を通じてかなり詳しくなりましたね。

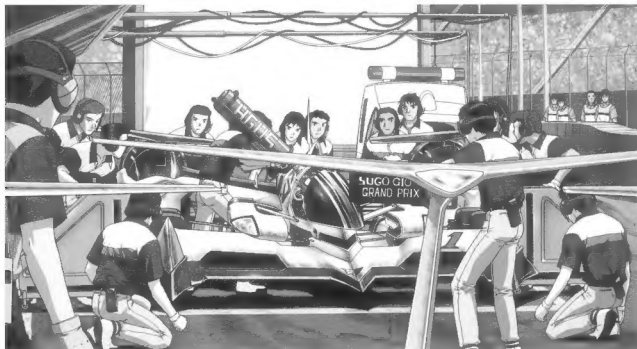
今ではレースの形式もだいぶ変わってきましたけど、当時の仕事をぜひ見てください。

### サイバーフォーミュラクイズ解答

Q1 : 2	Q2 : 3	Q3 : 3	Q4 : 3	Q5 : 2	Q41 : 2	Q42 : 1	Q43 : 2	Q44 : 2	Q45 : 1	Q81 : 1	Q82 : 1	Q83 : 2	Q84 : 2	Q85 : 2
Q6 : 1	Q7 : 3	Q8 : 1	Q9 : 2	Q10 : 2	Q46 : 2	Q47 : 3	Q48 : 2	Q49 : 2	Q50 : 1	Q86 : 3	Q87 : 2	Q88 : 3	Q89 : 1	Q90 : 3
Q11 : 2	Q12 : 2	Q13 : 1	Q14 : 3	Q15 : 3	Q51 : 1	Q52 : 1	Q53 : 2	Q54 : 1	Q55 : 2	Q91 : 2	Q92 : 2	Q93 : 2	Q94 : 1	Q95 : 3
Q16 : 2	Q17 : 3	Q18 : 1	Q19 : 3	Q20 : 2	Q56 : 2	Q57 : 3	Q58 : 3	Q59 : 2	Q60 : 2	Q96 : 2	Q97 : 1	Q98 : 2	Q99 : 3	Q100 : 1
Q21 : 2	Q22 : 1	Q23 : 1	Q24 : 2	Q25 : 3	Q61 : 2	Q62 : 1	Q63 : 1	Q64 : 2	Q65 : 3	Q101 : 2	Q102 : 1	Q103 : 2	Q104 : 2	Q105 : 3
Q26 : 3	Q27 : 3	Q28 : 2	Q29 : 3	Q30 : 3	Q66 : 1	Q67 : 1	Q68 : 2	Q69 : 1	Q70 : 1	Q106 : 2	Q107 : 1	Q108 : 2	Q109 : 2	Q110 : 3
Q31 : 1	Q32 : 1	Q33 : 3	Q34 : 2	Q35 : 3	Q71 : 1	Q72 : 3	Q73 : 2	Q74 : 1	Q75 : 2	Q111 : 2	Q112 : 3	Q113 : 2	Q114 : 1	Q115 : 2
Q36 : 2	Q37 : 3	Q38 : 3	Q39 : 1	Q40 : 1	Q76 : 1	Q77 : 2	Q78 : 1	Q79 : 3	Q80 : 3	Q116 : 2				

### 新刊イラスト初出

P2 : サンライズエンタテインメント ゲーム「新世紀GPXサイバーフォーミュラ Road To The INFINITY」パッケージ  
P12-13 : P20 : ム・ビック・ムック「サイバーフォーミュラ イラストレーションズ」  
P34 : バック「新世紀GPXサイバーフォーミュラSAG A」 DVD発売告知ポスター/久行安和、皇田智 〇GEエフェクト : 鈴木慎吾  
P42 : バック「新世紀GPXサイバーフォーミュラSIN」ビデオ販売告知ポスター/久行安和



## 新世紀GPX サイバーフォーミュラ大全2 ～Historical Records～

2007年4月10日 初版第1刷発行

**発行人** 藤岡功  
**発行** 株式会社エムディエヌコーポレーション  
〒150-0001 東京都渋谷区神宮前6-27-8  
**発売** 株式会社インプレスコミュニケーションズ  
〒102-0075 東京都千代田区三番町20  
出版営業 電話03-5275-2442 fax03-5275-2444

**カバー・イラスト** いのまたむつみ

**企画・編集** 中島安貴彦、藤原邦彦  
渡辺昌俊、東立哉（超音速）、吉原孝太郎  
**装丁DTP** 渡波江潤子（スイッチ）  
**デザイン** 長田洋典（オフィス・エヌ）、守屋裕美（SUPER SONIC D.D.）  
**協力** 株式会社サンライズ 株式会社サンライズインタラクティブ  
株式会社バップ

**印刷・製本** 東京書籍印刷株式会社

Printed in Japan  
©サンライズ

本書の内容を無断で転記、記載することは禁じます。

### 【エムディエヌカスタマーセンター】

●過本には万全を期しておりますが、万一、乱丁、落丁などがございましたら、送料小社負担にてお取り替えいたします。お手数ですが、エムディエヌカスタマーセンターまでご連絡ください。  
●本書の内容に関するご質問は、エムディエヌカスタマーセンターまでEメールまたはFAXにてお願いします。メールの件名は「サイバーフォーミュラ 質問係」、電話での質問にはお答えできません。ご質問の内容によりましては、しばらくお時間をいただく場合がございます。また、本書の範囲を超える質問に関しては応じられませんので、あらかじめご了承ください。

### 乱丁、落丁本などのご返送先：

〒150-0001 東京都渋谷区神宮前6-27-8  
株式会社エムディエヌコーポレーション  
カスタマーセンター  
TEL：03-6803-5139/FAX：03-5778-4616

内容に関するお問い合わせ：info@Mdn.co.jp